

GA1
CP
-Z302



National Capital
Commission

Commission
de la Capitale nationale

The Mile of History

Le mille historique



Canada

CA1
CP
-Z302

The Mile of History

by

Dr. Lucien Brault,
M.A., PH.D., D. Lett.
Honorary Historian of Ottawa

photos
Public Archives
of Canada

Second Edition
1981



National Capital
Commission

Le mille historique

par

M. Lucien Brault,
M.A., Docteur, D. ès lettres
Historien honoraire de la
ville d'Ottawa

photos
Archives publiques
du Canada

Deuxième édition
1981

Commission
de la Capitale nationale

Cover: Sussex Street, 1873. Note three cheek-by-jowl hotels at left.

Page couverture: La rue Sussex, en 1873; à remarquer, à gauche, les trois hôtels côte à côte.

TABLE OF CONTENTS

THE RIDEAU CANAL	5
WELLINGTON STREET	6
PARLIAMENT BUILDINGS	7
Comments on the new Capital	8
Opening of the First Parliament in Ottawa	9
Celebration of the Birth of Confederation	9
Parliament Building Destroyed by Fire	10
New Parliament Building	12
WELLINGTON STREET, SOUTH SIDE	13
SAPPERS AND DUFFERIN BRIDGES	17
CONFEDERATION SQUARE	21
National War Memorial	21
Post Office	21
Bytown Museum	22
Russell Hotel and Theatre	24
Chateau Laurier	26
Conference Centre	27
Rideau Street and the Daly Building	27
Major's Hill Park	31
Noon-Day Gun	31
EARLY SUSSEX DRIVE	32
Early Sussex	33
Sidewalks	38
Early Metcalfe Street	39
Ottawa Street	41
Green Island and Rideau Falls	41
Rideau Falls Bridges	44
LITTLE SUSSEX	47
Sussex Street and the Evolution of Public Transportation	48
Horse-drawn Tramways	48
Sussex Street in the 20th Century	49
SUSSEX DRIVE, WEST SIDE	52
St. John the Evangelist Church	53
The Storming of the Ice Castle	55
Nepean Point	55
Stirling's Wharf	56
Associations	56

TABLE DES MATIÈRES

LE CANAL RIDEAU	5
RUE WELLINGTON	6
ÉDIFICES DU PARLEMENT	7
Commentaires sur la nouvelle capitale	8
Ouverture du premier Parlement à Ottawa	9
Célébration de la Confédération	10
Incendie de l'édifice du Centre	12
Nouveau Parlement	12
RUE WELLINGTON, CÔTÉ SUD	13
PONTS DES SAPEURS ET DUFFERIN	17
PLACE DE LA CONFÉDÉRATION	21
Monument aux morts	21
Le bureau de poste	21
Musée de Bytown	22
L'hôtel et le théâtre Russell	24
Château Laurier	26
Centre des conférences	27
La rue Rideau et l'édifice Daly	29
Le parc Major's Hill	31
Le coup de canon de midi	32
HISTORIQUE DE LA PROMENADE SUSSEX	32
La rue Sussex du début du XIX ^e siècle	33
Les trottoirs	38
La première rue Metcalfe	39
La rue d'Ottawa	41
L'île Verte et les chutes Rideau	44
Les ponts des chutes Rideau	46
LITTLE SUSSEX	47
La rue Sussex et l'évolution des transports urbains	48
Tramways à chevaux	48
La rue Sussex au XX ^e siècle	51
PROMENADE SUSSEX OUEST	52
Église Saint-Jean l'Évangéliste	53
La prise du château de glace	55
Pointe Nepean	56
Stirling's Wharf	56
Associations	56
Musée canadien de la guerre	58

National War Museum	57	Monnaie Royale Canadienne	59
Royal Canadian Mint	58	Queen Wharf	59
Queen's Wharf	58	Ottawa Rowing Club	60
Ottawa Rowing Club	59	Earnscliff	60
Earnscliffe	59	Conseil national de recherches	60
National Research Council	60	Le bac Ottawa — Pointe-Gatineau	61
Ottawa-Pointe-Gatineau Ferry Dock	60	Ambassade de France	61
Embassy of France	60	Résidence du Premier ministre, 24 promenade Sussex	61
Prime Minister's Residence, 24 Sussex Drive	61	PERSPECTIVE SUSSEX, CÔTÉ EST	62
SUSSEX DRIVE, EAST SIDE	62	Rue George	63
George Street	63	Institut Jeanne-d'Arc	67
Institut Jeanne-d'Arc	67	Cour de la maison de fer-blanc	70
Tin House Court	69	Palais épiscopal	70
Episcopal Palace	70	Basilique Notre-Dame	71
Basilica	71	Rue Guigues, angle Sussex	72
Guigues Street at Sussex	72	Maison-mère des Soeurs de la Charité	73
Mother House of the Sisters of Charity	73	Gare de chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa	75
St. Lawrence and Ottawa Railway Station	75	Hôtel de ville	77
City Hall	76	Promenade Sussex à l'est de la rivière Rideau	77
Sussex east of the Rideau River	76	RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL	78
GOVERNMENT HOUSE	78		

INTRODUCTION

The route between Parliament Hill and Government House is known as The Mile of History. Since Confederation, it has been travelled by Canada's governors-general for the opening and dissolution of Parliament, and similar ceremonial and constitutional duties.

Beginning at Parliament Hill, the route encompasses the stretch of Wellington Street which passes Confederation Square and the western tip of Rideau Street. Then it turns north at Sussex Drive, crosses the Rideau River and continues to Government House.

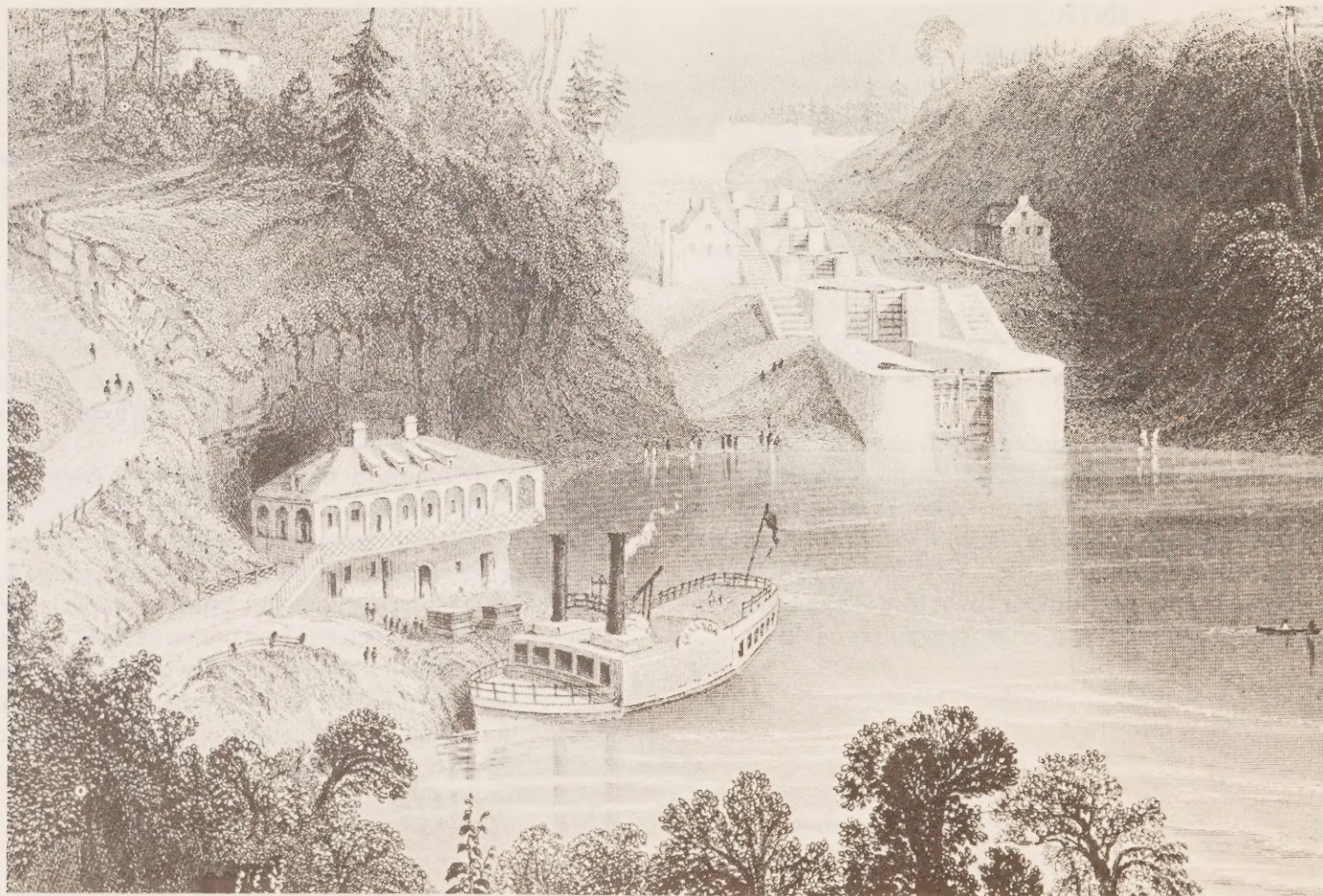
Since the early nineteenth century much has changed. A great deal, though, remains and has been fortuitously preserved or restored. A walk along the Mile of History today furnishes a wealth of historical and architectural information. Ottawa's growth from a pioneer shanty and lumber town to a vibrant modern capital is diversely and engrossingly revealed.

INTRODUCTION

La route qui relie la Colline du Parlement et la résidence du gouverneur général porte le nom de mille historique. Depuis la Confédération, les gouverneurs généraux du Canada l'ont successivement empruntée pour se rendre à l'ouverture et la dissolution du Parlement, ou pour assister aux cérémonies officielles et constitutionnelles.

La route débute au pied de la Colline du Parlement, englobe le segment de la rue Wellington qui longe la Place de la Confédération et l'extrémité ouest de la rue Rideau, oblique, en direction nord, vers la promenade Sussex, enjambe la rivière Rideau et s'arrête à la résidence du gouverneur général.

La ville d'Ottawa a beaucoup évolué, depuis le début du XIX^e siècle, quoique dans l'ensemble, les souvenirs du passé demeurent nombreux, miraculeusement préservés ou restaurés. Une promenade le long du mille historique équivaut à une véritable leçon d'histoire et d'architecture. Les constructions qui en jalonnent le parcours racontent avec force détails la transformation d'une ville de pionniers, où le bois de construction était la principale industrie, en une capitale moderne et animée.



Entrance locks of Rideau Canal, from the sketch by W.H. Bartlett in Canadian Scenery, 1842, Barracks Hill (later Parliament Hill) to the right.

Entrée du canal Rideau, d'après un dessin de W.H. Bartlett (Canadian Scenery) de 1842; à droite, la Colline des Casernes (plus tard Colline du Parlement).

THE RIDEAU CANAL

The Mile of History originates with construction of the Rideau Canal, an endeavor which united two of the most prominent men in Ottawa's history. Lieutenant-Colonel John By's regiments for six years occupied Barracks Hill, later Parliament Hill. And Thomas McKay was the contractor who built both the locks at the canal's Ottawa River entrance and Rideau Hall, his own residence which eventually became Government House.

While never used as such, the canal was planned as a defence route well removed from the United States border. Colonel By also considered it a commercial route serving the Great Lakes as outlets for British goods. Under By's command, the Royal Engineers began construction in 1827. Officially inaugurated at Kingston on May 24, 1832, the canal's final cost exceeded one million pounds sterling. Until a railway line was built through the Ottawa-Kingston region in 1914, the canal was the only feasible means of travel between the two cities.

In 1826, Governor-General the Earl of Dalhousie had met Colonel By and determined the site for the canal's Ottawa River entrance. At Dalhousie's order, Colonel By surveyed the government-owned land between the Ottawa and Rideau Rivers as far west as Bronson Avenue. He divided it, at the canal entrance gully, into Lower and Upper Bytown. Streets were laid out and town lots 20.4 m by 60.4 m, were established and leased.

Nicholas Sparks and Louis-Théodore Besserer, land owners to the immediate south, adopted the same dimensions. As there was no road dividing their properties from that of the government, it was agreed to create a 29.2 m-wide concession road touching the three properties. The western part beyond the gully was named after the Duke of Wellington; the eastern part was named Rideau because it would link the river to the canal of the same name.

Sussex Street, running north from Rideau Street, was opened because of its proximity to both the canal entrance and the area where most workers lived. Named after the Duke of Sussex, it first extended to present Cathcart Street.

The canal works quickly attracted many people who settled here: the laborers and businessmen in Lower Bytown, and the administrators and more affluent in Upper Bytown. They soon became staunch Bytownians, giving their talent and energy to development of Canada's future capital.

LE CANAL RIDEAU

Le mille historique remonte à la construction du canal Rideau, entreprise qui réunit deux des hommes les plus éminents de l'histoire d'Ottawa. En effet, le lieutenant-colonel John By, à la tête de troupes qu'il cantonna pendant six ans sur la Colline des Casernes, aujourd'hui la Colline du Parlement, assumait la supervision des travaux, alors que l'entrepreneur Thomas McKay se chargea de la construction des écluses, installées à l'entrée de la rivière des Outaouais, et de celle de Rideau Hall, qui devait devenir par la suite la résidence du gouverneur général.

Construit pour servir de route militaire, loin de la frontière américaine, le canal ne fut jamais utilisé à cette fin. Le colonel By décida d'en faire une voie commerciale qui permettrait d'acheminer vers les Grands Lacs les marchandises en provenance de la Grande-Bretagne. Sous sa direction, les membres du Corps royal du génie entreprirent donc, en 1827, le creusement du canal qui devait être inauguré officiellement le 24 mai 1832, à Kingston. Le coût total des opérations excéda un million de livres sterling. Jusqu'à la construction, en 1914, d'une voie ferrée qui allait relier Ottawa et Kingston, le canal constituait la seule voie praticable entre les deux villes.

En 1826, le comte de Dalhousie, alors gouverneur général, rencontra le lieutenant-colonel By pour déterminer à quel endroit de la rivière des Outaouais allait se jeter le canal. Sur les ordres du comte de Dalhousie, le colonel By fit arpenter les terres de la Couronne qui s'étendaient, direction ouest, entre les rivières Outaouais et Rideau jusqu'à l'avenue Bronson. Il décida de délimiter la Haute-Ville et la Basse-Ville en utilisant l'entrée du canal comme ligne de démarcation. Enfin, il fit tracer des rues et subdiviser des lots en terrains de 20.4 m sur 60.4 m, qui furent ensuite loués.

Nicholas Sparks et Louis-Théodore Besserer, propriétaires des terrains situés du côté sud, adoptèrent les mêmes dimensions. Comme aucune route ne séparait leurs propriétés de celle de la Couronne, ils décidèrent d'ouvrir un chemin de concession d'une largeur de 29.2 m qui toucherait les trois propriétés. Le segment qui s'étendait à l'ouest de l'excavation reçut le nom du duc de Wellington, et le segment est prit celui de Rideau parce qu'il reliait la rivière et le canal du même nom.

WELLINGTON STREET

Wellington Street opened in 1827 to serve traffic between the Chaudière Bridge and Sappers Bridge. The uneven eastern end was covered with shrubs, small red cedars, stumps and boulders. From Bank Street to the canal it was used first as a pedestrian short-cut. A turnstile at both ends admitted walkers through the fence which prevented the officers' cows, pasturing on Barracks Hill, from going astray.

By 1850, the land on the south side of Wellington Street had been subdivided into town lots, sold and built upon. On the other side, Barracks Hill remained unchanged until construction of the Parliament Buildings.

Erected during the summer of 1827, the barracks were supplied with river water, then unpolluted.

From its beginning, Barracks Hill was a gathering place for festive events such as open-air musical concerts, the Queen's birthday and other celebrations, military parades and fairs — all forerunners of contemporary Parliament Hill festivities.

La rue Sussex, qui débutait, direction nord, à la rue Rideau, fut aménagée en raison de sa proximité à la fois de l'entrée du canal et du secteur où vivaient la plupart des travailleurs. Nommée en l'honneur du duc de Sussex, elle s'arrêtait jadis à l'emplacement actuel de la rue Cathcart.

Les travaux de canalisation eurent tôt fait d'attirer des gens de tous les milieux; les ouvriers et les hommes d'affaires s'établirent dans la Basse-Ville, tandis que les administrateurs et les autres arrivants s'installaient dans la Haute-Ville. Tous ne tardèrent pas à devenir des citoyens dévoués à leur localité, unissant leurs talents et leurs efforts pour assurer le développement de la ville qui allait devenir la capitale du Canada.

RUE WELLINGTON

La rue Wellington fut aménagée, en 1827, pour desservir le secteur compris entre le pont des Chaudières et le pont des Sapeurs. L'extrémité est était inégale et couverte d'arbrisseaux, de petits cèdres rouges, de souches et de grosses pierres. Le tronçon qui allait de la rue Bank au canal servit d'abord de raccourci aux piétons; un tourniquet installé à chacune des extrémités empêchait les vaches des officiers cantonnés sur la Colline des Casernes de s'égarer.

Dès 1850, le lotissement, la vente et l'aménagement des terrains situés du côté sud de la rue Wellington étaient terminés. Par ailleurs, la Colline des Casernes ne devait subir aucune transformation avant la construction des édifices du Parlement.

Érigées pendant l'été de 1827, les casernes furent alimentées en eau à même la rivière qui n'était pas polluée à l'époque.

La Colline des Casernes devint très tôt l'endroit de rassemblement par excellence où se déroulaient de nombreuses festivités, notamment les concerts en plein air, la célébration de l'anniversaire de naissance de la Reine et autres cérémonies, les défilés militaires et les foires, tout comme les manifestations qui se tiennent aujourd'hui sur la Colline du Parlement.

PARLIAMENT BUILDINGS

After several years' indecision, the Canadian Government, unable to choose its permanent seat, put the question to Queen Victoria, who selected Ottawa. American newspapers noted that Ottawa was safe "because invading soldiers would get lost looking for it in the bush."

During 1859, a public works officer and an architect visited Ottawa. They chose Barracks Hill for the proposed government buildings and suggested Major's Hill for Government House.

A sum of £225,000 was voted for the project, and an architectural contest attracted fourteen competitors. The winning designs, both in Gothic style, were from the Toronto firms of Thomas Fuller and Chilion Jones for the Centre Block and from Frederick Warburton Stent and Augustus Laver for the East and West Block departmental buildings. The tender of Thomas McGreevy was accepted for construction of the Centre Block and that of Jones, Haycock and Clarke for the departmental ones. At 11:00 on Dec. 21, 1859, John Rose, Commissioner of Public Works, broke the first sod; cold and stormy weather did not prevent a large number from attending. That evening there was a fireworks display and a torchlight procession paraded through the streets until dawn. Every property owner saw himself rich as he imagined newcomers pouring into Ottawa.

The first stone of the Parliament Building, that is, the Centre Block, was laid on April 26, 1860. Queen Victoria had been invited. However, her 19-year-old son, the Prince of Wales (and future Edward VII) attended in her name, his visit on Sept. 1, 1860, inspiring much ceremony. Ottawa merchants vied with each other in decorating their stores and constructing arches along the streets. At the Chaudière Falls, lumbermen erected an arch deemed by the *Illustrated London News* "the most singular arch presented to the Prince anywhere in the British possessions."

Punctually at eleven o'clock, the Prince arrived and gave the cornerstone three raps with a mallet and a silver trowel. The plumb and level were applied and the Prince pronounced the stone laid. Three cheers were given to the Queen, three to the Prince and three to the Governor-General.

Soon, however, the contractors were in difficulty: the project's cost had reached such a figure by late 1861 that suspension of all

ÉDIFICES DU PARLEMENT

Après plusieurs années d'indécision concernant le choix de l'emplacement permanent du siège de son gouvernement, le Canada décida finalement de s'en remettre à la reine Victoria. La souveraine opta pour Ottawa. Les journalistes américains de l'époque reconnurent que la ville d'Ottawa était un lieu sûr, car les envahisseurs risquaient de se perdre en essayant de la trouver.

En 1859, un agent des Travaux publics et un architecte se rendirent à Ottawa. Après avoir visité les lieux, ils suggérèrent la Colline des Casernes pour l'emplacement des futurs édifices gouvernementaux et le parc Major's Hill pour celui de la résidence du Gouverneur général.

Une somme de £225 000 fut votée pour le projet, et un concours fut organisé auprès d'architectes; quatorze y participèrent. Les plans sélectionnés, préconisant tous deux le style gothique, provenaient des firmes torontoises, Thomas Fuller et Chilion Jones pour la construction de l'édifice du Centre et de Frederick Warburton Stent et Augustus Laver pour les édifices de l'Est et de l'Ouest. Le contrat de construction de l'édifice du Centre fut adjugé à Thomas McGreevy et celui des édifices ministériels à la firme Jones, Haycock et Clarke. Ainsi, le 21 décembre 1859, à 11 heures, John Rose, commissaire des Travaux publics, donna le premier coup de bêche devant une assistance nombreuse en dépit du temps froid et maussade. Ce soir-là, le ciel resplendit de mille feux d'artifice et un défilé aux flambeaux se déroula dans les rues jusqu'à l'aube. Tous les propriétaires de terrain rêvaient déjà de prospérité en imaginant la vague des nouveaux arrivants déferlant sur Ottawa.

La première pierre du Parlement, c'est-à-dire de l'édifice du Centre, fut posée le 26 avril 1860, lors d'une cérémonie où la reine Victoria fut invitée à présider. La souveraine y délégua son fils de 19 ans, le prince de Galles (plus tard, Édouard VII), qui fut accueilli en grande pompe, le 1^{er} septembre 1860. Les commerçants d'Ottawa s'étaient surpassés, décorant leurs magasins et érigeant des arcades le long des rues. Aux chutes de la Chaudière, les bûcherons en avaient érigé une que l'*Illustrated London News* décrit comme "l'arcade la plus singulière jamais présentée au Prince dans l'une de ses colonies britanniques".

À 11 heures précises, le Prince arriva sur les lieux; avec la truelle

work was ordered, alarming civic and governmental authorities. A royal commission in January, 1863, recommended that construction continue. But a year later the cost had mounted more alarmingly, and rumors circulated about curtailing ornaments, fountains, the tower and the library.

The opposition badgered the government about slow construction. Sir John A. Macdonald decided to obtain visible proof of the work's progress.

Samuel McLaughlin, a Quebec photographer, was hired to photograph construction. Ordered Sir John A.: "Go to Ottawa and take pictures of the work. Take a hundred of them, a thousand if necessary. Take them from every angle. McLaughlin, we've got to satisfy those damn Grits that there are buildings there." McLaughlin's pictures proved that work was up to the second storey. When the prime minister saw them he was delighted. "Grits are hard to convince," he said, "But these ought to shut them up."

The opposition scrutinized the pictures and, indeed, were satisfied.

The original plan of the Legislative Chamber had seating capacity for 130 MPs, 65 from Canada East and 65 from Canada West. No one had realized that Confederation of Quebec, Ontario, Nova Scotia and New Brunswick would take place in the near future and the House of Commons was crowded almost from the beginning with 194 MPs.

Comments on the new Capital

The new Capital meanwhile provoked good and ill-natured comments.

Essayist Goldwin Smith called it "a sub-arctic lumber village converted by royal mandate into a political cockpit."

The *London Times*, in 1860, was sure that "nothing could ever develop on this remote and unpromising site," and the editor added: "As for the buildings already begun, they might serve as lunatic asylums, whenever the town is sufficiently prosperous to require them for that purpose."

d'argent, il étendit le mortier sur la pierre angulaire qu'il frappa de trois coups avec le maillet. On vérifia le niveau de la pierre et le Prince la déclara posée. Les spectateurs accordèrent un ban à la Reine, un au Prince et un au Gouverneur général.

Malheureusement, les entrepreneurs se trouvèrent bientôt en difficulté. En effet, vers la fin de 1861, le coût de la construction avait atteint un montant tel qu'on ordonna la suspension des travaux, ce qui inquiéta les autorités municipales et gouvernementales; une commission royale en recommanda la reprise en janvier 1863. Cependant, l'année suivante, le coût avait augmenté de façon alarmante, et le bruit courut qu'on allait devoir renoncer aux ornements, aux fontaines, à la tour et à la bibliothèque.

Comme les membres de l'Opposition ne cessaient de harceler le gouvernement au sujet de la lenteur des travaux, sir John A. Macdonald décida de leur fournir une preuve tangible des progrès accomplis.

Il engagea un photographe québécois, Samuel McLaughlin, qu'il chargea de photographier l'emplacement. Il lui dit en substance ceci: "Rendez-vous à Ottawa et prenez des photos des travaux en cours. Prenez-en cent ou mille s'il le faut, prenez-en de tous les angles possibles, mais, McLaughlin, nous devons à tout prix montrer à ces damnés Rouges qu'il y a bel et bien des édifices là-bas". Les photographies de McLaughlin prouvaient que les ouvriers avaient commencé la construction du deuxième étage, et le Premier ministre fut ravi en les voyant. "Les Rouges sont difficiles à convaincre, dit-il, mais ceci devrait les faire taire."

George Brown, chef de l'Opposition, examina les photographies et dut, en effet, se rendre à l'évidence.

D'après le plan original, la Chambre devait pouvoir recevoir 130 députés, soit 65 pour le Canada-Est et 65 pour le Canada-Ouest. Personne ne prévoyait l'entrée, dans la Confédération, du Québec, de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick; aussi, presque dès son ouverture, la Chambre des communes était bondée avec ses 194 députés.

Commentaires sur la nouvelle capitale

Le choix de la nouvelle capitale souleva des commentaires plus ou moins favorables:

Even Governor-General Lord Monck, only four days after his official arrival at Rideau Hall, wrote to the Rt. Hon. Edward Cardwell in London: "It seems like an act of insanity to have fixed the Capital of this great country away from the civilization, intelligence and commercial enterprise of this province, in a place that can never be of importance and where the political section of the community will live in isolation and removed from the action of any public opinion."

Anthony Trollope, the British novelist, wrote: "I know no modern Gothic purer of its kind, or less sullied with fictitious ornamentation, and I know no site for such a set of buildings so happy as regards both beauty and grandeur."

The *Quebec Mercury* described them: "Seen from a distance they are imposing; on closer inspection, they are beautiful. The main entrance is grand in its proportions. It is indeed beautiful in design, excellent in construction, unsurpassed in workmanship."

Opening of the First Parliament in Ottawa

The first opening of Parliament in Ottawa took place June 8, 1866. From an early hour those with admission tickets to the House of Commons crowded into the galleries, not only the elite of Ottawa, but persons from every part of the province.

Parliament's first session at Ottawa also was the last session of Parliament of United Canada. The Quebec Resolutions were thoroughly discussed, and adopted as basic principles of the British North America Act for the new Confederation. Before Parliament would convene a second time, Confederation had been proclaimed on a day celebrated with fitting *éclat*.

Celebration of the Birth of Confederation

Confederation of Canada, July 1, 1867, was ushered in at midnight by the firing of 101 guns, the kindling of a bonfire opposite the Roman Catholic Cathedral, the ringing of all Ottawa bells, and the discharge of fireworks.

L'essayiste, Goldwin Smith, décrivit Ottawa comme un "village de bûcherons de la région subarctique converti par décision royale en arène politique".

En 1860, le correspondant du *Times* de Londres était convaincu qu'on ne pourrait jamais rien tirer de cet endroit si loin et si inaccessible. Les édifices en construction pourraient toujours servir d'asiles d'aliénés, "si toutefois la ville devenait assez prospère pour en avoir besoin".

Même le gouverneur général de l'époque, le vicomte Monck, quatre jours après son arrivée officielle à Rideau Hall, écrivait dans une lettre au très honorable Edward Cardwell, à Londres: "Je crois qu'on a fait une folie en fixant la capitale de ce grand pays loin de la civilisation, du centre intellectuel ou commercial de la province, dans un endroit qui ne prendra jamais d'importance et où l'activité politique de la collectivité sera toujours isolée et loin de l'influence de l'opinion publique."

D'autre part, le romancier anglais, Anthony Trollope, écrivait: "... Dans son genre, je n'ai jamais vu de gothique plus pur, plus dénué d'ornements inutiles et je n'ai jamais vu d'endroit plus approprié à ce type de construction qui allie si bien la beauté à la grandeur".

Le correspondant du *Mercury* de Québec rapportait que, observés à distance, les édifices présentaient une structure imposante et que, vus de près, ils se révélaient d'une grande beauté. L'entrée principale était, selon lui, de dimensions harmonieuses. Elle se distinguait incontestablement par la finesse de son dessin, l'excellence de sa construction et la qualité de son exécution.

Ouverture du premier Parlement à Ottawa

L'ouverture du Parlement eut lieu à Ottawa le 8 juin 1866. Bien avant l'heure de la cérémonie, les gens munis de billets d'entrée s'étaient massés dans les tribunes de la Chambre des communes; l'auditoire était formé non seulement de l'élite d'Ottawa, mais aussi de Canadiens venus de tous les coins de la province.

La première session du Parlement tenue à Ottawa fut aussi la dernière du Parlement de la Province unie du Canada. Les résolutions de Québec furent discutées en profondeur et adoptées

In the morning a salute of 17 guns announced the arrival at the Parliament Building of Lord Monck, who was sworn in as the first Governor-General of Canada. Prime Minister Macdonald received a knighthood, and other eminent Canadians were honored by the Queen.

Following a grand military review, Alderman Rochester invited seven companies, 400 men, to his home on Richmond Road for refreshments. But some of the company captains refused the invitation, suspecting “a sharp political trick” because Rochester was a Conservative candidate in the coming federal election. Rochester declared it was indecent on the part of his opponent, John Holmes, to accuse him of trying to bribe, as intelligent voters, members of the 43rd Carleton Volunteers.

That evening on Nepean Point, there were further exotic fireworks provided by city council and private individuals.

The first Parliament of the Canadian Confederation opened Nov. 7, 1867.

The city's business was almost suspended. Houses were decorated with flags and banners. Troops lined the roadway from the parliamentary entrance on Elgin Street to the main tower of the Centre Block. Inside, galleries of the Senate Chamber were packed with fashionable spectators.

Shortly before three o'clock a salute announced that His Excellency Lord Monck had left Rideau Hall for the Parliament Building. At the appointed hour, he entered the Senate Chamber.

In his bilingual opening speech, His Excellency cited the foundation of a “new nationality that I trust and believe will, ere long, extend its bounds from the Atlantic to the Pacific Ocean.”

Parliament Building Destroyed by Fire

The three Gothic buildings dominated the city virtually unchanged until the Centre Block was mysteriously destroyed by fire Feb. 3, 1916, at the height of the First World War. The fire started at 20:57 in the reading room and within an hour the entire building was blazing. Seven persons died. The Parliamentary Library was saved by closing the iron doors between the reading room and the Library.

à titre de principes fondamentaux de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique dans le cadre de la nouvelle Confédération. Avant que le Parlement ne siège de nouveau, le jour de la Confédération fut célébré avec tout l'éclat approprié.

Célébration de la Confédération

A minuit, le 1^{er} juillet 1867, fut célébré le premier jour de la Confédération du Canada. Une salve de 101 coups de canon fut tirée et un feu de joie fut allumé en face de la Cathédrale catholique romaine, tandis que les cloches d'Ottawa carillonnaient à toute volée et que des feux d'artifice éclataient dans le ciel.

Au matin, une salve de 17 coups de canon salua l'arrivée à l'édifice du Parlement de Lord Monck, qui devenait alors le premier gouverneur général du Canada. Le premier ministre Macdonald reçut le titre de chevalier, et d'autres personnalités canadiennes furent honorées par la Reine.

Après une imposante revue des troupes, l'échevin Rochester invita les sept compagnies, au total quatre cents hommes, à venir prendre des rafraîchissements à sa demeure située sur le chemin Richmond. Mais certains des capitaines de compagnie déclinèrent l'invitation qu'ils soupçonnaient de cacher quelque stratagème politique, car Rochester envisageait, à l'époque, de se présenter comme candidat conservateur aux prochaines élections fédérales. Rochester déclara qu'il était indigne de la part de son adversaire, John Holmes, de l'accuser d'essayer “d'acheter le vote” des membres du 43rd Carleton Volunteers.

La soirée se termina à la pointe Nepean par des feux d'artifice, aux couleurs éblouissantes, offerts par le conseil municipal et des particuliers.

Le premier Parlement de la Confédération canadienne fut donc convoqué le 7 novembre 1867.

La ville suspendit presque toutes ses activités, et les maisons s'ornèrent de drapeaux et de bannières. Des troupes formèrent une haie le long de la route, à partir de l'entrée des édifices du Parlement sur la rue Elgin, jusqu'à la tour de l'édifice du Centre. Dans les tribunes surplombant la Chambre du Sénat s'étaient massés une foule de spectateurs élégants.



A feu de joie in front of the Parhament Building about 1864.

Feu de joie devant l'édifice du Parlement

“One pathetic incident of the night,” the deputy minister of public works wrote in his official report, “was the striking of the midnight hour by the old tower clock. There seemed almost to be a human touch as its familiar tones poured out from the mass of flames.” The bell, ironically intended as a fire alarm, fell to the ground after sounding midnight. Today it stands behind the Library as a memento of the tragedy.

A royal commission concluded that circumstances “lead to a strong suspicion of incendiaryism, but there was nothing to prove that the fire had been maliciously set.”

It was decided to erect a new building with a tower to commemorate Canadian servicemen. Until reconstruction was complete, Parliament met in the Victoria Museum.

New Parliament Building

The new Parliament Building required ten years and 12 million \$ to build.

Designed by John Pearson, again in Gothic style, it was constructed on the exact site of the original, with an additional storey. The old cornerstone salvaged from the fire was embedded, on Sept. 1, 1916, in the northeast anglepillar of the building by the Duke of Connaught, the Governor-General and a younger brother of the former Prince of Wales who had laid it in 1860.

The Peace Tower contains a 53-bell carillon, the largest bell weighing 10 181.8 kg, and was inaugurated July 1, 1927, for the Diamond Jubilee of Confederation.

Peu avant trois heures, une salve annonça que Son Excellence Lord Monck avait quitté Rideau Hall pour se rendre au Parlement. À l'heure dite, il franchit le seuil de la Chambre du Sénat.

Dans son discours d'ouverture présenté dans les deux langues officielles, le Gouverneur général fit, en ces termes, mention de la fondation “... d'une nation nouvelle, laquelle, je l'espère et le crois, étendra ses frontières de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique”.

Incendie de l'édifice du Centre

Les trois édifices de style gothique, majestueux et imposants, dominèrent la ville jusqu'à ce que l'édifice du Centre soit détruit par un mystérieux incendie, le 3 février 1916, alors que la Première Guerre mondiale battait son plein. L'incendie prit naissance à 20h57 dans la salle de lecture et, en moins d'une heure, tout l'édifice était en flammes. Sept personnes perdirent la vie. La bibliothèque du Parlement fut épargnée grâce aux portes de fer qui la séparaient de la salle de lecture.

“Un incident pathétique marqua cette sombre nuit, raconte le sous-ministre des Travaux publics dans son rapport officiel; l'horloge de la vieille tour retentit dans la nuit, sonnant le gong de minuit. Une note presque humaine semblait monter du carillon alors que son air familier s'élevait de la masse des flammes.” Par une ironie du sort, la cloche, qui devait servir à sonner l'alarme en cas d'incendie, s'effondra sur le sol après le dernier coup de minuit. Conservée en souvenir de la tragédie, elle se trouve aujourd'hui à l'arrière de la bibliothèque.

Une commission royale conclut que les circonstances entourant l'incendie donnaient lieu de croire à l'oeuvre d'un incendiaire, mais aucune preuve formelle n'existait à cet effet.

On décida de reconstruire l'édifice et de le surmonter d'une tour, à la mémoire des Canadiens qui avaient servi leur patrie pendant la guerre. En attendant la fin des travaux, le Parlement se réunit dans le Musée Victoria.

Nouveau Parlement

La reconstruction de l'édifice du Parlement s'échelonna sur une période de dix ans et coûta 12 millions \$.

Dessiné par John Pearson, l'édifice, toujours d'inspiration gothique, fut érigé sur l'emplacement même du précédent, mais il

WELLINGTON STREET, SOUTH SIDE

The absence of a legitimate theatre was criticized in 1854 when a New York professional troupe performed at the town hall. In response, local businessmen purchased a lot on Wellington Street, the site of the present National Press Building. They intended that the interior and exterior befit its name, *Her Majesty's Theatre*.

During the 1860s the theatre became particularly active. Julia Daly, who had drawn immense houses in Montreal and Quebec, appeared in October, 1865, in the popular drama, *The Child of the Regiment*. Miss Daly, said a review, "sustained her part in a manner to call forth the most delightful plaudits of the house, but she was so miserably supported as to render the play a humiliating failure."

The *Quebec Mercury* found that the house was well arranged but "tawdrily furnished with its miserably painted scenes, shabbily costumed actors, and indifferent orchestra."

In 1869, the building became the home of The Times Printing and Publishing Company.

Banking played an important role in the Ottawa Valley's development. Several institutions became established on the south side of Wellington Street following Confederation. The Bank of Ottawa leased quarters in the Victoria Chambers at the corner of O'Connor and Wellington; it was known affectionately as "The Lumberman's Bank" as it was originally sponsored and directed by founders of the lumber industry. Eventually it merged with the Bank of Nova Scotia.

As early as 1840 the Bank of Montreal appointed an agent in Bytown, later purchasing the old Royal Exchange Hotel building on Wellington at Kent Street. The bank granted full branch status

devait comprendre un étage de plus. Récupérée de l'incendie, la pierre angulaire originale fut posée à nouveau, le 1^{er} septembre 1916, dans le pilier nord-est de l'édifice, par le duc de Connaught, le gouverneur général et frère cadet de l'ancien prince de Galles qui avait présidé une cérémonie identique en 1860.

La Tour de la Paix renferme un carillon formé de 53 cloches, dont la plus lourde pèse 10 181.8 kg; elle a été inaugurée le 1^{er} juillet 1927, lors du 60^e anniversaire de la Confédération.

RUE WELLINGTON, CÔTÉ SUD

En 1854, après une représentation à l'hôtel de ville par des acteurs professionnels de New York, on critiqua l'absence d'un vrai théâtre. En réaction, les hommes d'affaires de la localité achetèrent un lot, rue Wellington, l'emplacement actuel de l'immeuble de la Presse nationale, et décidèrent que l'intérieur et l'extérieur du bâtiment seraient dignes de son nom, *Her Majesty's Theatre* (le théâtre de Sa Majesté).

La vie théâtrale devint très animée au cours des années 1860. La comédienne Julia Daly, qui souvent faisait salle comble à Montréal et à Québec, se produisit à Ottawa, en octobre 1865, dans un drame populaire *The Child of the Regiment* (l'enfant du régiment). Dans une critique, on notait que le jeu de M^{lle} Daly était digne de l'enthousiasme manifesté par la salle, néanmoins la pièce fut un échec à cause du manque de talent des autres acteurs.

D'après le *Quebec Mercury*, le théâtre était bien agencé mais ses décors "peints de façon lamentable, ses comédiens aux costumes miteux et son orchestre sans vie témoignaient d'un bien mauvais goût."

En 1869, la société *The Times Printing and Publishing Company* s'installa dans l'immeuble.

Les banques jouèrent un rôle important dans l'essor de la vallée de l'Outaouais. Après la Confédération, plusieurs institutions bancaires s'établirent du côté sud de la rue Wellington. La *Bank of Ottawa* loua des locaux dans le *Victoria Chambers* situé à l'angle des rues O'Connor et Wellington; elle était familièrement surnommée "la banque des bûcherons" parce qu'à l'origine elle avait été parrainée et dirigée par les fondateurs de l'industrie du bois de construction. Par la suite, elle fusionna avec la Banque de Nouvelle-Écosse.



Wellington Street theatre, about 1860.

Un théâtre de la rue Wellington, vers 1860.

to its Ottawa office in 1869 and acquired property at the corner of Wellington and O'Connor Streets for its headquarters. In 1931, the present bank was built.

The Rideau Club, Ottawa's first social club, dates from September, 1865. Initially located in Doran's Hotel, the former Royal Exchange Hotel at 200 Wellington Street, the club purchased its own land on Wellington Street in 1875 and in 1911 a new building was unveiled. The club was gutted by a sudden spectacular fire on the evening of Oct. 23, 1979.

The first Consular Agent of the United States was appointed to Ottawa in 1885. The consular office became a legation in 1927, and on the site of the former Banque Nationale the present building was constructed in 1932. In 1943 it became an Embassy with the appointment of the United States' first Ambassador to Canada.

With civil service growth, public employees could not long be accommodated solely by the East and West Blocks. During the mid-1880s, the chief architect in the department of public works, Thomas Fuller, who had designed the Parliament Building, created plans for a new departmental building in Italian Romanesque style. Located on Wellington between Elgin and Metcalfe Streets, the building was first called the South Block. Later it was named the Langevin Block in honor of Sir Hector Langevin, Minister of Public Works.

The government had expropriated property for the South Block and City Council protested the loss of tax revenue from previous owners and tenants. There was further acrimony concerning civil servants' exemption from city income-tax, an exemption which lasted until 1920. Confederation between federal and municipal governments here has a longer history than many contemporary observers may imagine.

Dès 1840, la Banque de Montréal installa une agence à Bytown, et plus tard, elle acheta l'ancien hôtel Royal Exchange, situé à l'angle des rues Wellington et Kent. En 1869, la banque accorda tous les privilèges d'une succursale à son bureau d'Ottawa et acheta une propriété à l'angle des rues Wellington et O'Connor pour en faire son siège social. En 1931, on y construisit la banque actuelle.

Le club Rideau, premier club social d'Ottawa, existe depuis septembre 1865. D'abord installé à l'hôtel Doran, ancien hôtel Royal Exchange situé au 200, rue Wellington, le club acheta un terrain, rue Wellington, en 1875 et inaugura son nouvel immeuble en 1911. Le 23 octobre 1979, un incendie spectaculaire rasa le club.

En 1885, les États-Unis déléguèrent leur premier agent consulaire à Ottawa. En 1927, le consulat devint une légation et en 1932, l'immeuble actuel fut érigé sur l'emplacement de l'ancienne Banque nationale. En 1943, cet immeuble devint l'ambassade des États-Unis, avec la nomination du premier ambassadeur au Canada.

Avec la croissance de la Fonction publique, les fonctionnaires devinrent trop nombreux pour être tous logés dans les édifices de l'Est et de l'Ouest. Vers le milieu des années 1880, l'architecte en chef du ministère des Travaux publics, Thomas Fuller, à qui on devait la conception de l'édifice du Parlement, conçut des plans pour un nouvel édifice gouvernemental de style roman. Situé sur Wellington entre les rues Elgin et Metcalfe, l'immeuble fut d'abord surnommé l'édifice du Sud. Plus tard, il devint l'édifice Langevin, en l'honneur de sir Hector Langevin, ministre de Travaux publics.

Pour faire place à l'édifice du Sud, le gouvernement avait dû exproprier certaines propriétés. Le conseil de ville s'était opposé à cette mesure qui lui faisait perdre le revenu des taxes qu'il percevait auparavant des propriétaires et des locataires. De plus, il avait manifesté son aigreur au sujet de l'exemption des taxes municipales accordée aux fonctionnaires, exemption qui ne fut levée qu'en 1920. La rivalité entre gouvernement fédéral et gouvernement municipal remonte donc bien plus loin qu'on ne se l'imagine souvent.



Wellington Street opposite Parliament Hill, about 1885.

Rue Wellington, côté opposé à la Colline, vers 1885.

SAPPERS AND DUFFERIN BRIDGES

In August, 1827, Colonel By ordered the Royal Sappers and Miners to erect a bridge over the head lock of the Rideau Canal. It was a single stone arch 5.8m wide with dry rubble supports similar to those still existing at the Chaudière Falls.

Colonel By himself laid the cornerstone of the bridge, known as Sappers Bridge. It connected Rideau Street with the road that curved around the base of Barracks Hill (today part of Queen and Albert Streets), and after 1849 it connected with the east end of Sparks Street. Guarded by a parapet, the bridge roadway was sufficiently wide for three carriages. The bridge became the border separating two opposing groups during the 1849 Stony Monday riot; troops were summoned at the height of controversy concerning the Rebellion Losses Bill sanctioned by Governor-General Lord Elgin.

The following is a pen picture of Sappers Bridge in 1855: "All the traffic between Upper-Town and Lower-Town passes over this narrow bridge and during the business hours of the day there is a continual stream of vehicles passing and repassing through a narrow gorge but 5.8 m wide while thousands of foot passengers are confined to a wretched strip of plank only .8 m in width (on the north side of the bridge). It is a nuisance which requires immediate abatement in some way."

By 1859, the bridge's condition was so bad that Upper Town people hesitated to cross to Lower Town to trade. Lower Town people felt the same way about going to Upper Town.

Leading citizens concluded this segregation was bad for the city. They petitioned Council for new sidewalks on both sides of the bridge and for an improved roadway, volunteering to pay half the cost. Council agreed and the Prince of Wales' arrival to lay the cornerstone of the Parliament Building in 1860 brought the first improvement to the bridge. During 1872 it was further repaired.

To ease traffic, Dufferin Bridge was built a very short distance north of Sappers, joining Rideau and Wellington Streets.

Built with cut-stone piers and a finely ornamented iron superstructure, Dufferin was the full width of Wellington Street and cost 90,000\$. It was ready for traffic in 1872 during the Earl of Dufferin's term as governor-general. Lord Dufferin had suggested the new bridge be named Alexandra in honor of the Prince of

PONTS DES SAPEURS ET DUFFERIN

En août 1827, le colonel By ordonna au régiment des *Royal Sappers and Miners* d'ériger un pont à la hauteur de la première écluse du canal Rideau. On construisit donc une seule arche de pierre d'une largeur de 5.8m avec une culée de moellons semblable à celle du pont des Chaudières.

C'est le colonel lui-même qui posa la pierre angulaire du pont, surnommé le pont des Sapeurs. Celui-ci joignait la rue Rideau à la route qui décrivait une courbe autour de Barracks Hill (faisant aujourd'hui partie des rues Queen et Albert), et après 1849, il faisait le lien entre la rue Rideau et l'extrémité est de la rue Sparks. Bordée d'un parapet, la chaussée du pont était assez large pour trois voitures. En 1849, au cours de l'émeute de *Stony Monday*, le pont servit de frontière entre deux groupes d'adversaires; des troupes de la garnison furent appelées sur les lieux au plus fort du conflit du *Rebellion Losses Bill* sanctionné par le gouverneur général Lord Elgin.

Voici une description du pont des Sapeurs rédigée en 1855: (traduction) "Toute la circulation entre la Haute-Ville et la Basse-Ville doit franchir ce pont étroit et, durant les heures d'ouverture des magasins, un flot continu de véhicules passe et repasse par cet étroit couloir de 5.8 m tandis que des milliers de piétons se partagent la passerelle minable large de .8 m seulement (du côté nord du pont). C'est un désagrément auquel il faut trouver remède immédiatement."

En 1859, l'état du pont s'était détérioré au point que la population de la Haute-Ville hésitait à se rendre dans la Basse-ville pour y commercer et, du côté de la Basse-Ville, les sentiments étaient les mêmes.

Les citoyens influents en conclurent que cette ségrégation nuirait à la ville. Ils remirent une pétition au conseil municipal dans laquelle ils demandaient la construction de nouveaux trottoirs des deux côtés du pont et l'amélioration de la chaussée; ils offrirent de payer la moitié du coût. Le conseil accepta et, en 1860, l'arrivée du Prince de Galles qui vint poser la pierre angulaire de l'édifice du Parlement coïncida avec la première amélioration du pont. Au cours de l'année 1872, d'autres réparations y furent effectuées.

Pour faciliter la circulation, on construisit le pont *Dufferin* quelque peu au nord du pont des Sapeurs pour relier les rues



Dufferin Bridge under construction, 1874, earlier Sappers Bridge beyond.

Construction du pont Dufferin, en 1874; en arrière-plan, le pont des Sapeurs.

Wales' wife. Council, however, insisted on Dufferin "as a mark of esteem in which he is now held by the citizens of Ottawa."

For the bridge's opening, it was decided that a certain order of precedence would be followed by those crossing it, similar to that of the annual opening of Parliament. Lord Dufferin and his entourage were to cross first and be followed by other carriages from Rideau Hall, then the Mayor and civic officers.

That order, however, was rudely disrupted. A few minutes before Lord Dufferin, in the vice-regal equipage, was to start from the Rideau Street side of the bridge, a farmer with a load of hay came up Rideau Street from Sussex, saw the new bridge which would be a shortcut to the Chaudière, and started over it.

Policemen ran out wildly attempting to stop his team while civic officers and the public repeatedly yelled "whoa" louder and louder. The farmer fell in behind the vice-regal carriage, and so crossed the bridge. The officials were aghast at being forced to follow a load of hay. But Lord Dufferin saw the incident as a joke and it was the talk of the town for many days.

Both Sappers and Dufferin Bridges were removed in 1912 when Union Station (now the Conference Centre) and the Chateau Laurier were built. The bridges were replaced by a triangular structure with no open space between them. It was named Connaught Plaza, to honor the Governor-General, the Duke of Connaught.

When Sappers Bridge was demolished, the *Ottawa Free Press* reported: "So hard was the stone, and so clinging and steel-like grip of the ancient cement, that even dynamite failed to wreck it. As a last resort, the contractors used a derrick to hoist up a block of stone weighing about 1818.2 kg to a height of 15.2 m and dropped it on the bridge. For three and a half hours the bridge withstood this terrific battering. The last blow carried the entire bridge into the canal."

After the Russell House burned down in 1927, the government expropriated the site for the future Confederation Square, with the national war memorial at its centre.

Rideau et Wellington.

Le pont Dufferin, avec ses piliers de pierres équarries et sa superstructure de fer forgé ornemental, était de la même largeur que la rue Wellington; il coûta 90 000\$. Le pont fut ouvert à la circulation en 1872, sous le mandat du gouverneur général, le Comte de Dufferin. Ce dernier proposa qu'on donne au nouveau pont le nom d'Alexandra, en honneur de l'épouse du Prince de Galles. Toutefois, le conseil insista pour le nommer Dufferin afin de témoigner de l'estime que lui portaient les citoyens d'Ottawa.

Pour l'inauguration du pont, on décida d'observer une préséance analogue à celle qu'on suivait pour l'ouverture annuelle du Parlement. Lord Dufferin et sa suite passeraient les premiers. Viendraient ensuite les autres voitures de Rideau Hall, puis le maire, suivi des notables municipaux.

Toutefois, l'ordre établi se vit brusquement perturbé! Presque au moment où Lord Dufferin, dans son équipage vice-royal, devait s'avancer sur la rue Rideau pour emprunter le pont, un fermier menant un chariot rempli de foin déboucha de la rue Sussex et tourna sur la rue Rideau. Voyant le raccourci que le nouveau pont lui offrait pour se rendre aux Chaudières, il s'y engagea.

Les policiers se ruèrent sur sa voiture pour essayer d'arrêter l'équipage, sous les cris des notables municipaux et du public. Le fermier s'engagea sur le pont à la suite du carrosse vice-royal et le traversa à la consternation des représentants officiels, qui furent obligés de le suivre. Mais Lord Dufferin jugea l'incident avec humour et l'anecdote alimenta les conversations pendant plusieurs jours.

En 1912, le pont des Sapeurs et le pont Dufferin furent démolis pour faire place à la nouvelle gare Union (qui est aujourd'hui le Centre des conférences) et au Château Laurier. Ces ponts furent remplacés par une structure triangulaire sans espace vide au milieu. On lui donna le nom de Place Connaught, en l'honneur du gouverneur général, le Duc de Connaught.

Après la démolition du pont des Sapeurs, on rapporta dans l'*Ottawa Free Press*: (traduction) "Si dure était la pierre et si solide le vieux ciment que même la dynamite n'en est pas venue à bout. Finalement, les entrepreneurs ont eu recours à un treuil avec lequel ils ont levé un bloc de pierre d'environ 1 818.2 kg à une hauteur de 15.2 m pour le laisser tomber ensuite sur le pont qui



Sappers Bridge (left) and Dufferin Bridge (right), flanking post office, about 1890. Load of hay was moving so fast the photo blurred.

Les ponts des Sapeurs (à gauche) et Dufferin (à droite), encadrant le bureau de poste (vers 1890), partie embrouillée, au premier plan: une charrette de foin qui passait trop vite.

CONFEDERATION SQUARE

Confederation Square is the converging point of Ottawa's oldest streets. The Square as we know it today began in 1927 when the Ottawa Improvement Commission was reconstituted as the Federal District Commission.

In the Commons Prime Minister Mackenzie King cited plans "to make a large circular space around which the traffic of the city will have to move in one direction . . . that centre would be virtually the heart of the capital."

The proposal to buy and demolish an important business block, in order to enhance a vista of the Parliament Buildings, met considerable opposition in the House of Commons. However, the bill was adopted and the transformation started.

National War Memorial

The national war memorial, the work of Vernon and Sydney March of Britain, was unveiled by King George VI on May 21, 1939. It was the first time a reigning monarch had visited Canada. The monument commemorates Canadians who perished during the First World War. It is also a tribute to Canadians who died in the Second World War and in the Korean War though only the years 1914-1918 appear on its face.

Post Office

The first Bytown post office was on the north side of Rideau Street near Sussex. In 1883 it moved to Wellington Street because the bulk of correspondence was carried on by bankers, merchants and lumbermen with offices in that vicinity. Lower Town merchants protested in vain.

From Montreal the mail came by stagecoach to the end of the

résista à ce dur traitement pendant trois heures et demie; au dernier coup, il s'écroula tout entier dans le canal."

Après l'incendie de 1927 qui détruisit l'hôtel Russell, le gouvernement expropria le lieu en vue de l'aménagement de la Place de la Confédération, avec un monument aux morts au centre.

PLACE DE LA CONFÉDÉRATION

La Place de la Confédération est le point de convergence des plus anciennes rues d'Ottawa. La Place, telle que nous la connaissons aujourd'hui, fut aménagée en 1927 lorsque la Commission d'embellissement d'Ottawa fut reconstituée sous le nom de Commission du district fédéral.

À la Chambre des communes, le Premier ministre Mackenzie King proposa des plans "pour aménager un grand espace circulaire autour duquel la circulation devrait se déplacer dans un seul sens . . . ce centre deviendrait le coeur de la capitale".

Cette proposition d'achat et de démolition d'un important secteur commercial pour ouvrir une plus belle vue sur les édifices du Parlement fut vivement critiquée à la Chambre des communes. Toutefois, le projet de loi fut adopté et la transformation entamée.

Monument aux morts

Le monument aux morts, oeuvre des artistes britanniques Vernon et Sydney March, fut inauguré le 21 mai 1939 par le roi George VI. C'était la première fois qu'un souverain régnant visitait le Canada. Le monument commémore les soldats canadiens tombés au cours de la Première Guerre mondiale. Il est également dédié aux morts de la Deuxième Guerre mondiale et de la guerre de Corée malgré que seule l'inscription des années 1914-1918 y soit indiquée.

Le bureau de poste

Le premier bureau de poste de Bytown était situé sur le côté nord de la rue Rideau près de Sussex. En 1833, il déménagea rue Wellington parce que le plus gros de la correspondance provenait des banquiers, des commerçants et des marchands de bois qui avaient leurs bureaux aux alentours. Les marchands de la Basse Ville protestèrent, mais en vain.

road at Long Sault. From there it was conveyed by river steamer. The mail was left at Stirling's Wharf at the west end of St. Patrick Street. From there it was carried on horseback by Postmaster George W. Baker who, to announce the mail's arrival, blew a tin horn on his way to the post office.

There were frequent irregularities due to steamship and barge delays. And one James Johnston complained that the postmaster closed his office "to drink his tea." Baker retorted that he was not going "to bolt his victuals for any individual."

When Ottawa became Canada's Capital in 1858, the post office and staff of five were moved to a larger building on Elgin Street near Wellington, at the east end of the Langevin Block.

With the government's arrival in 1865, letter-carrier service was offered to anyone paying an extra two cents per letter, to be collected on delivery. Free house-to-house delivery was inaugurated May 1, 1875.

An enlarged post office building, which included the inland revenue department, eventually was built between Sappers and Dufferin Bridges on the west side of the canal. It was opened April 1, 1876. The Ottawa Electric Railway Company, in 1893, converted three tramways into mail cars. Designed to be burglar-proof, they were used to convey mail from the post office to the railroad depot and to Queen's Wharf.

In 1904, the post office burned down and was rebuilt with an additional storey. It was demolished in 1937 to make room for Confederation Square. The following year a new central post office adjoining the Langevin Block was erected at the northwest corner of Elgin and Sparks Streets.

Bytown Museum

The oldest existing building in Ottawa, and one that has been associated with the Capital's history since Colonel By erected it in 1827, is the Commissariat Building, now the Bytown Museum. It is situated beside the canal entrance locks. The cost for the three-storey stone warehouse 18.5 m by 7.7, with walls 0.9 meters thick, was about £880. Two adjoining vaults also were constructed, one containing an iron bed fastened to the walls, suggesting it may have served as a dungeon.

During 1951, the Commissariat Building became the Bytown

Le courrier de Montréal venait par diligence jusqu'à la fin de la route au Long Sault. De là, on le transportait par bateau à vapeur. Le courrier était déposé à *Stirling's Wharf* à l'extrême ouest de la rue Saint-Patrick. C'est là que le maître de poste George W. Baker, à cheval, allait le prendre et, pour en annoncer l'arrivée, il soufflait dans un cor d'étain en revenant au bureau de poste.

À cause des retards des bateaux à vapeur et des chalands, le courrier arrivait rarement à heure fixe. Un certain James Johnston se plaignit que le maître de poste fermât son bureau "pour prendre le thé". Baker rétorqua qu'il ne mangerait à la hâte pour personne.

En 1858, lorsque Ottawa devint la capitale du Canada, le bureau de poste et son personnel de cinq employés déménagèrent dans un immeuble plus spacieux situé rue Elgin près de Wellington, dans la partie est de l'édifice Langevin.

Avec l'institution du gouvernement en 1865, un service de distribution par facteur fut offert à quiconque paierait un supplément de deux cents par lettre, à percevoir à la livraison. La distribution gratuite à domicile fut instituée le 1^{er} mai 1875.

Plus tard, on construisit sur le côté ouest du canal, entre le pont des Sapeurs et le pont Dufferin, un bureau de poste plus grand, qui abritait également le ministère du Revenu intérieur. Ce bureau de poste ouvrit le 1^{er} avril 1876. En 1893, l'*Ottawa Electric Railway Company* convertit trois tramways en wagons-poste. Conçus à l'épreuve des voleurs, ils servaient à transporter le courrier du bureau de poste à la gare de chemin de fer et au *Queen's Wharf*.

En 1904, un incendie dévasta le bureau de poste qui fut reconstruit avec un étage en plus. Il fut ensuite démoli en 1937 en vue de l'aménagement de la Place de la Confédération. L'année suivante, un nouveau bureau de poste central attenait à l'édifice Langevin fut érigé au coin nord-ouest des rues Elgin et Sparks.

Musée de Bytown

Le bureau du commissariat, devenu le Musée de Bytown, est le plus ancien bâtiment d'Ottawa. Il est associé à son histoire depuis sa construction en 1827, par le colonel By. Situé en bordure des écluses à l'entrée du canal, cet entrepôt en pierre de trois étages, de 18.5 m sur 7.7 m, avec des murs d'une épaisseur de 0.9 mètre, a coûté environ £880. Il comprend deux voûtes contiguës, l'une avec un lit de fer attaché aux murs, ce qui laisse supposer qu'il



Russell House Hotel, inside and out, 1875.

Museum under supervision of the Ottawa Historical Society. The lease of the building was presented by the federal government to Mayor Charlotte Whitton on the 125th anniversary of the beginning of construction of the Rideau Canal. In turn, the Mayor presented the key of the premises to the president of the Historical Society.

Russell Hotel and Theatre

The history of Confederation Square would not be complete without a note on the once fashionable Russell House, a hotel which stood on Sparks Street at Elgin.

Before moving into the new Capital city, Lady Monck enquired about Russell House from her friend Mrs. Adamson, the wife of Rev. William A. Adamson, chaplain and librarian of the Legislative Council of Canada. Disgusted with Ottawa, Mrs. Adamson advised Her Excellency to keep out of it as long as she could, writing: "What can you expect from a place where there is no water? You have to pay fifteen pence to a boy to bring you water: there are no waterworks."

Lady Monck, in turn, wrote in her diary: "October 5, 1864. Reached Ottawa 19:00 in torrents of rain. We were much disgusted with the squalid look of Ottawa, though we only saw it by lamplight, which was scarcely any light, such wretched gas. The streets were so rough, like dirt roads. I went on wondering how we ever could live there, when the seat of government is moved there. The enormous signs over the shops amused us: just opposite our room at the hotel (Russell) hung an enormous boot. We all groaned over Ottawa; it looks as if it was at t'other end of nowhere! The hotel was third-rate and the food looked and tasted uncivilized."

During 1867 bathrooms were installed, a novelty in the hotel business. The Russell was Ottawa's first building to have steam heating. Previously, each guest room contained a small coal stove while there were nine larger ones in the halls. Two men operated the stoves in winter, one at night and one during the day. Most drinking water for the hotel came from a spring behind the building which emptied into the canal. Water for other purposes was drawn from the Ottawa River in puncheons. Two men worked all day long supplying water to the hotel.

servait de cachot.

En 1951, le commissariat devint le Musée de Bytown sous la supervision de l'*Ottawa Historical Society* (société historique d'Ottawa). Le gouvernement fédéral remit le bail du bâtiment au maire Charlotte Whitton, à l'occasion du 125^e anniversaire du début de la construction du canal Rideau. À son tour, le Maire remit la clé du bâtiment au président de la société historique.

L'hôtel et le théâtre Russell

L'histoire de la Place de la Confédération ne saurait être complète sans une anecdote sur *Russell House*, l'hôtel à la mode, qui était situé rue Sparks à l'angle de la rue Elgin.

Avant d'emménager dans la nouvelle capitale, Lady Monck s'informa de Russell House auprès de son amie M^{me} Adamson, l'épouse du révérend William A. Adamson, aumônier et bibliothécaire du conseil législatif du Canada. M^{me} Adamson, dégoûtée de la ville, recommanda à Son Excellence d'en rester éloignée aussi longtemps que possible, lui écrivant: "Que peut-on attendre d'un endroit où il n'y a pas d'eau? Il faut payer 15 pence à un garçon pour qu'il vous en apporte: il n'y a pas de service d'eau."

Quant à Lady Monck, voici ce qu'elle écrivit dans son journal: (traduction) "5 octobre 1864. Arrivée à Ottawa à 19h par une pluie torrentielle. Avons été dégoûtés par l'aspect malpropre d'Ottawa, bien que nous n'ayons aperçu la ville qu'à la lueur d'une lampe, c'est-à-dire presque dans les ténèbres étant donné que le gaz est de très mauvaise qualité. Les routes sont si mauvaises qu'on dirait des chemins de terre. Je me suis demandée comment nous ferons pour vivre là, quand le gouvernement s'y établira. Les énormes enseignes au-dessus des commerces nous ont amusés: juste en face de notre chambre d'hôtel (Russell) était accrochée une botte énorme. Nous nous sommes tous plaints d'Ottawa; on dirait que c'est une ville au bout du monde! L'hôtel était de troisième classe et la nourriture d'apparence et de goût barbares."

Au cours de l'année 1867, on installa des salles de bains, nouveauté dans l'hôtellerie. L'hôtel Russell est le premier bâtiment d'Ottawa qui ait eu le chauffage central. Avant cela, un petit poêle à charbon était installé dans chaque chambre et il y en avait neuf plus gros dans les corridors. En hiver, deux hommes se relayaient, l'un la nuit et l'autre le jour, pour charger les poêles. La plus grande partie de l'eau potable de l'hôtel provenait d'une source à l'arrière



Extérieur et intérieur de l'hôtel Russell House, 1875

During its prime, the Russell was graced by many celebrities and politicians, including Sir John A. Macdonald, Sir Wilfrid Laurier (who lived there for ten years), Sir Charles Tupper, and numerous others. A popular attraction was Rocco Graziadei and his orchestra in the rotunda.

Toward the end of the 19th century, a theatre with plush and gilt trimmings was annexed to the hotel, and many famous artists performed there. The Russell Theatre became the social centre of the city and received a royal house-warming Oct. 15, 1897, with *Kismet* or *Two Tangled Turks*, a lyric comic opera. Sarah Bernhardt played in *La Dame aux Camélias* and Lillian Russell in *Wild Fire*.

Chateau Laurier

The palatial Chateau Laurier hotel, its spires and towers invoking the fantasy of a child's book of fairy tales, is sometimes called Disneyland North.

By the late 19th century, the Grand Trunk Railway Company had acquired the Canada-Atlantic Railway with its central depot at the head lock of the Rideau Canal. It planned to build a new station and a luxurious hotel and petitioned the government for a section of the southern end of Major's Hill Park. There were protests that the hotel would cut off the park from Centre-Town, and the question of placing private before public interest was debated. Sentimental objection was shared by thousands of citizens until it was made clear that the whole construction project, involving 3 million \$, was dependent on that site.

In 1907 Bradford Lee Gilbert, an American architect specializing in railway stations, submitted a plan and sketch of the new hotel and depot to Prime Minister Sir Wilfrid Laurier. The sketch showed a monumental arch and gateway to the park, near Mackenzie Avenue, costing 20,000\$. Laurier approved on condition that the company pay 100,000\$ for the site, the money to be spent in extending the park to Nepean Point.

Responding to opposition claims that the hotel might despoil the park, Gilbert stated it would enhance it, as it would correspond to the Parliament Buildings' Gothic architecture.

Mayor D'Arcy Scott turned the first sod for both the hotel and

de l'immeuble, qui se déversait dans le canal. Pour d'autres usages, on tirait l'eau de l'Outaouais au moyen de tonneaux. Deux hommes travaillaient toute la journée à approvisionner l'hôtel en eau.

Dans ses meilleures années, l'hôtel Russell reçut beaucoup de personnalités et de politiciens, notamment sir John A. Macdonald, sir Wilfrid Laurier (qui y demeura pendant 10 ans), sir Charles Tupper, et de nombreux autres. Dans la rotonde de l'hôtel, Rocco Graziadei et son orchestre offraient une attraction très prisée.

Vers la fin du XIX^e siècle, on annexa à l'hôtel un théâtre orné de peluche et de lambris dorés où venaient se produire beaucoup d'artistes connus. Le théâtre Russell devint le centre social de la ville; il fut inauguré le 15 octobre par une représentation de choix, l'opéra-comique *Kismet* or *Two Tangled Turks*. Sarah Bernhardt y joua dans *La Dame aux Camélias* et Lillian Russell dans *Wild Fire*.

Château Laurier

Le Château Laurier, hôtel grandiose, avec ses flèches et ses tours qui rappellent la fantaisie d'un livre de contes de fées, est quelquefois surnommé "Le Disneyland du Nord".

Vers la fin du XIX^e siècle, la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc avait acquis le *Canada-Atlantic Railway* dont la gare centrale se trouvait à la première écluse du canal Rideau. La compagnie voulut construire une nouvelle gare et un hôtel luxueux; elle présenta une pétition au gouvernement pour obtenir une partie de l'extrémité sud du parc Major's Hill. Certains protestèrent que l'hôtel couperait le parc du centre-ville et on discuta pour savoir s'il fallait mettre les intérêts privés avant l'intérêt public. Des milliers de citoyens s'opposèrent, pour des raisons sentimentales, à la réalisation de ce projet, jusqu'à ce qu'on leur fit comprendre que sa construction, d'une valeur de 3 millions \$, dépendait de l'acquisition de cet emplacement.

En 1907, Bradford Lee Gilbert, architecte américain spécialisé dans les gares ferroviaires, présenta au Premier ministre sir Wilfrid Laurier un plan et un croquis du nouvel hôtel et de la gare. Le croquis montrait une arche monumentale et un portail donnant sur le parc près de l'avenue Mackenzie, dont le coût fut de 20 000\$. Laurier accepta ce projet à la condition que la compagnie paye 100 000\$ pour l'emplacement, et que cette somme soit dépensée à

the depot (Union Station) Oct. 26, 1907. In gratitude for the effort and interest of Sir Wilfrid Laurier in bringing the project to a happy end, Prime Minister Sir Robert Borden in 1912 gave Laurier's name to the hotel.

On May 20, 1920, radio station "OA" was inaugurated in the Château Laurier when voices were broadcast between Montreal and Ottawa. Today, the Château houses the Canadian Broadcasting Corporation's Ottawa radio studios.

Conference Centre

The Conference Centre, now used for federal-provincial and international meetings, was, until the late 1960s, Union Railway Station.

J.R. Booth, an Ottawa lumber king and owner of the Canada-Atlantic Railway, acquired the site in 1896. Tracks were laid along the Rideau Canal's east bank to Sappers Bridge and a warehouse, with its main entrance on Little Sussex Street at Besserer, became the railway's central depot. Trains now ran into the heart of the city.

Booth expanded westward to Georgian Bay and several companies waged price wars on New York excursion fares. Inevitably people clamored for a new station. In 1904, the Canada-Atlantic was acquired by the Grand Trunk, which built Union Station, a new, more elaborate terminal on the site of the old one. Its style became a strong influence on design of North American railway terminals. Officially opened in 1912, Union Station was used by most railway companies serving Ottawa.

Rideau Street and the Daly Building

One of Bytown's first streets, Rideau, dates from 1827. The section which is part of the Mile of History is the block between Confederation Square and Sussex Drive.

The north side, between Mackenzie and Sussex Streets, was used by Colonel By as the engineers' yard, and later as a cabbies' stand. The lot's commercial value increased and in 1905 Thomas

l'aménagement du parc jusqu'à la pointe Nepean.

Répondant aux arguments selon lesquels l'hôtel risquerait de dépouiller le parc, Gilbert affirma qu'il en améliorerait plutôt l'aspect, parce qu'il cadrerait avec l'architecture gothique de l'édifice du Parlement.

Le 26 octobre 1907, le maire D'Arcy Scott donna le premier coup de bêche pour la construction de l'hôtel et de la gare (Union). En 1912, pour remercier sir Wilfrid Laurier de ses efforts et de l'intérêt manifesté pour mener à bien le projet, le Premier ministre sir Robert Borden donna son nom à l'hôtel.

Le 20 mai 1920, la station radiophonique "OA" fut inaugurée au Château Laurier, par une transmission sur les ondes, entre Montréal et Ottawa. Aujourd'hui, c'est au Château Laurier que se trouvent les studios de la Société Radio-Canada à Ottawa.

Centre des conférences

Jusqu'à la fin des années 1960, le Centre des conférences, qui sert aujourd'hui aux rencontres fédérales-provinciales et internationales, était la gare Union.

J.R. Booth, magnat du bois de construction dans l'Outaouais et propriétaire de la *Canada-Atlantic Railway*, acheta cet emplacement en 1896. Des rails furent installés le long de la berge est du canal Rideau jusqu'au pont des Sapeurs et un entrepôt, dont l'entrée principale donnait sur la rue Little Sussex, à l'angle de la rue Besserer, devint la gare centrale du chemin de fer. Les trains parvenaient maintenant jusqu'au cœur de la ville.

Booth étendit les rails vers l'ouest jusqu'à la Baie Georgienne et plusieurs compagnies se firent une guerre des prix sur les tarifs d'excursions pour New York. Inévitablement, les gens réclamèrent une nouvelle gare. En 1904, la compagnie du Grand Tronc acheta la compagnie *Canada-Atlantic* et construisit sur l'emplacement de l'ancienne station, une nouvelle gare plus moderne, la gare Union. Son style influença grandement la conception des gares ferroviaires de l'Amérique du Nord. Officiellement ouverte en 1912, la gare Union fut utilisée par la plupart des compagnies ferroviaires qui desservaient Ottawa.



Chateau Laurier, March, 1919, Daly Building at far right

Le Château Laurier en mars 1919 à l'extrême droite: l'immeuble Daly

Lindsay Company, owner of a drygoods store farther down Rideau Street, started building despite federal government intentions to expropriate all land on the west side of Sussex to improve the view.

The new, two-storey building included a drawing-room for visitors and a ladies' restroom. In 1909, the Lindsay store was taken over by A.E. Rae Company Ltd. of Sparks Street. Four years later, two storeys and a north wing were added.

In 1919, the H.J. Daly department store purchased the Rae building. Two years later the federal government acquired the property for about 1 million \$ and used it for office space.

A few hundred feet farther down Rideau Street, a public boxing arena was operated during early Bytown days for settling weekly arguments "in an unfriendly way" on Saturday afternoons.

There are few business blocks in Ottawa which have seen greater changes than the south side of Rideau Street between Confederation Square and Sussex Street. The first building east of Sappers Bridge was a stone warehouse in which lumber merchants Jean Bareille and Joseph Aumond carried on business. In 1866 the warehouse served as a government militia store during the Fenian Raids scare and became the station of the Canada-Atlantic Railway in 1897.

The second lot was sold by Nicholas Sparks in 1827 to J.G. McIntosh and William Stewart. Stewart was a candidate in the 1841 election for the first representative of Bytown in the Legislative Assembly. He was defeated, protesting that his opponent did not qualify as a property owner, that voters had been threatened and prevented from voting, and that the returning officer had administered the oath to an intoxicated person. Four years later, Stewart was elected for Russell County. To attract people to his campaign meetings he was occasionally accompanied by the Bytown Fire Brigade in uniform with brass band, a tactic vehemently protested by his opponent.

By the end of the 19th century, several ventures had flourished on the McIntosh and Stewart property: a furniture store, an undertaker's parlor, a drygoods and general store, Tom Coligan's cigar and tobacco store with, standing at the door, the usual life-size, wood-carved Indian, a barber, and the Garland Hotel.

On the southeast corner of Rideau and Sussex, site of the

La rue Rideau et l'édifice Daly

La rue Rideau, l'une des premières artères de Bytown, date de 1827, et la section comprise dans le mille historique s'étend de la Place de la Confédération à la promenade Sussex.

Le côté nord, entre les rues Mackenzie et Sussex, fut jadis utilisé par le colonel By comme cour d'usine, et plus tard, comme station de fiacres. Sa valeur commerciale augmenta graduellement et, en 1905, la *Thomas Lindsay Company*, propriétaire d'une mercerie située plus bas, rue Rideau, entreprit la construction d'un bâtiment, malgré que le gouvernement fédéral eût exprimé l'intention d'exproprier tous les terrains du côté ouest de la promenade Sussex pour en dégager le panorama.

Le nouveau bâtiment de deux étages comprenait un salon pour les visiteurs et des toilettes pour dames. En 1909, le magasin Lindsay fut acheté par la *A.E. Rae Company Ltd.* de la rue Sparks; quatre ans plus tard, furent ajoutés deux étages et une aile, côté nord.

En 1919, le grand magasin H.J. Daly se porta acquéreur de l'édifice Rae et, deux ans après, le gouvernement fédéral achetait pour environ 1 million \$ la propriété qu'il convertit en bureaux.

A quelques centaines de pieds plus bas, se trouvait, rue Rideau, un centre de boxe où se réunissaient, le samedi après-midi, les gens qui désiraient régler de façon peu orthodoxe les conflits survenus au cours de la semaine.

Certains quadrilatères du centre-ville d'Ottawa ont subi plus de transformations que le côté sud de la rue Rideau, entre la Place de la Confédération et la promenade Sussex. En effet, le premier immeuble de pierre situé à l'est du pont des Sapeurs fut d'abord un entrepôt d'où les marchands de bois, Jean Bareille et Joseph Aumond, dirigeaient leur entreprise. En 1866, au cours des raids effectués par les *Fenians*, il servit de magasin pour la milice du gouvernement et devint, en 1897, la gare du *Canada Atlantic Railway*.

Le deuxième terrain fut vendu, en 1827, par Nicholas Sparks à J.G. McIntosh et William Stewart. Celui-ci s'était porté candidat aux élections de 1841 pour représenter Bytown à l'Assemblée législative. Il fut défait; il protesta que son adversaire n'avait pas prouvé être propriétaire, que les électeurs avaient été menacés et



Sussex Street at Rideau, 1875.

L'angle Sussex-Rideau, 1875.

Transportation Building, was a stone house, including confectionery, shoemaking and tinsmith establishments. Next door was the office of *The Packet*, then a weekly newspaper. In 1859 the editor complained of pigs squealing “under the window of the editorium sanctum.”

Bytown people of the 1850s apparently ate well. A *Bytown Gazette* advertisement for the St. Nicholas Restaurant, Rideau Street, featured daily meals and private catering “on the shortest notice in a recherché manner: French comestibles, truffles, mushrooms, oysters, lobsters, sardines, etc., French pastry and confectionery always on hand. Imported champagne, claret, Burgundy, wines, etc., and every variety of temperance drinks. Kingston City Brewery pale ale on draught or in bottles. Terms cash.”

Major's Hill Park

Major's Hill is Ottawa's first public park. When Colonel By arrived in 1826, his residence was built atop the eastern cliff overlooking the canal entrance and the promontory was named Colonel's Hill. When Major Daniel Bolton succeeded By in 1832, it became Major's Hill and was used as a cow pasture.

During 1856, Governor-General Sir Edmund and Lady Head were entertained on Major's Hill. Impressed with the scenery, Lady Head drew a sketch, which she later presented to Queen Victoria and which affected the Queen's ultimate choice of Ottawa as Capital.

For some time Major's Hill was a prime candidate for the site of Government House. Eventually, however, Rideau Hall was chosen.

In 1866, the government agreed that the Hill could serve as a public park and, in 1885, it accepted responsibility for its maintenance.

Noon-Day Gun

The Ottawa noon-day gun, a nine-pound muzzle-loader weighing 1818.2 kg, is situated at the northern end of Major's Hill

empêchés de voter et que le président d'élection avait fait prêter serment à une personne en état d'ébriété. Quatre ans plus tard, William Stewart fut néanmoins élu dans le comté de Russell. Pour attirer des gens à ses réunions électorales, il se faisait occasionnellement accompagner de la fanfare du corps de pompiers de Bytown, portant l'uniforme. Cette tactique fut contestée avec véhémence par son opposant.

Vers la fin du XIX^e siècle, plusieurs commerces avaient ouvert leurs portes sur la propriété de McIntosh et Stewart: un magasin de meubles, un salon funéraire, une mercerie et magasin d'objets divers, le magasin de tabac de Tom Coligan, gardé par l'habituel Indien sculpté de grandeur nature, un barbier et l'hôtel Garland.

À l'angle sud-est des rues Rideau et Sussex, emplacement actuel du *Transportation Building*, une maison de pierre logeait une confiserie, une cordonnerie et une ferblanterie, et l'immeuble voisin, *The Packet*, journal hebdomadaire à l'époque. En 1859, le rédacteur en chef se plaignit du grognement des cochons “sous la fenêtre de la salle de rédaction”.

Si l'on en juge par la publicité parue dans le *Bytown Gazette*, au milieu du XIX^e siècle, les habitants de Bytown étaient plutôt des gourmets. En effet, le restaurant Saint-Nicholas, installé rue Rideau, annonçait des repas et des services de traiteur (reconnus pour leur rapidité et leur qualité); le menu incluait des mets français, des truffes, des champignons, des huîtres, des homards, des sardines, etc., des pâtisseries françaises, des confiseries, du champagne, du claret, du bourgogne, des vins importés, etc., une grande variété de boissons non alcoolisées, ainsi que de la bière blonde en fût ou en bouteille, de la *Kingston City Brewery*. Les clients étaient priés de payer comptant.

Le parc Major's Hill

Major's Hill fut le premier parc public d'Ottawa. Après son arrivée, en 1826, le colonel By se fit construire une résidence sur la falaise surplombant l'entrée du canal, côté est, d'où le nom du promontoire, *Colonel's Hill*. En 1832, lorsque le major Daniel Bolton succéda au colonel By, le parc fut appelé *Major's Hill* et servit de pâturage à l'époque.

En 1856, sir Edmund Head, alors gouverneur général, et lady Head furent reçus à *Major's Hill*. Frappée par la beauté du

park. It was first fired on Parliament Hill April 26, 1869, to establish the correct daily time. There then were no electric clocks controlled from one central point and clocks in the various government departments seldom showed the same time. The gun was set off by a signal from the Montreal Telegraph Company, based on Greenwich time, and sent from McGill University Observatory in Montreal.

The gun, manufactured in Wales in 1807, was first located on Parliament Hill in a position overlooking Major's Hill Park. After the 1916 fire which destroyed the Parliament Building, it was moved to the park itself.

An anecdote regarding the noon-day gun concerns the commanding officer of the Imperial Regiment in 1869. He wrote to the Postmaster-General demanding to know why a gun was fired without his permission; he claimed charge of all military operations, including firing of the noon-day gun. Ottawa was virtually a garrison town at the time. After much correspondence, however, the post office retained supervision.

EARLY SUSSEX DRIVE

From a pioneer beginning, Sussex Street (gussied up to Drive in modern times) has developed into an impressive scenic and historic boulevard. It is named for the Earl of Sussex (1773-1843), sixth son of George III. Originally, the street comprised four sections: Sussex, Metcalfe, Ottawa or Sussex North, and Little Sussex.

paysage, lady Head traça un tableau qu'elle offrit plus tard à la reine Victoria et qui, paraît-il, l'influença dans son choix d'Ottawa comme capitale nationale.

Major's Hill fut, pendant un certain temps, considéré comme le site possible de la résidence du gouverneur général. Toutefois, c'est Rideau Hall qui fut choisi.

En 1866, le gouvernement décida que *Major's Hill* deviendrait un parc public et, en 1885, il accepta de veiller à son entretien.

Le coup de canon de midi

Le canon de midi est une pièce d'artillerie qui se charge par la bouche et qui pèse 1818.2 kg; il se trouve dans le secteur nord du parc *Major's Hill*. Le premier coup de canon fut tiré le 26 avril 1869, sur la Colline du Parlement. Comme il n'existait, à l'époque, aucune horloge électrique réglée à partir d'un point central et que les pendules des divers ministères indiquaient rarement la même heure, un signal était transmis par "télégraphe magnétique", d'après l'heure du méridien de Greenwich, à partir de l'observatoire du collège McGill à Montréal.

Fabriquée au pays de Galles, en 1807, le canon fut d'abord placé sur la Colline du Parlement, en direction du parc *Major's Hill*. Après l'incendie de 1916 qui ravagea complètement l'édifice du Parlement, le canon fut transporté dans le parc même.

En 1869, le commandant en chef des forces militaires impériales aurait, raconte une anecdote, écrit au ministre des Postes pour lui demander pourquoi un coup de canon avait été tiré sans sa permission; il se disait responsable de toutes les opérations militaires, y compris du coup de canon de midi. À l'époque, Ottawa était en fait une ville de garnison. Toutefois, après un échange considérable de lettres, il fut convenu que le canon de midi relèverait de la compétence des Postes.

HISTORIQUE DE LA PROMENADE SUSSEX

Après des débuts modestes, du temps des pionniers, la rue Sussex (appelée aujourd'hui promenade) est devenue un magnifique boulevard panoramique et historique qui doit son nom au comte de Sussex (1773 à 1843), sixième fils de George III. À l'origine, la rue comprenait quatre sections: Sussex, Metcalfe, Ottawa ou Sussex North et Little Sussex.

Early Sussex

By 1829 eleven houses had been built near the canal works. These were log cabins, generally single-storied, with a “but and a ben”, meaning an outer and an inner room. In the outer was a kitchen, a parlor, and a bedroom; in the inner, a room for tools, carpenter’s bench, and pork, flour and salt barrels. Shops, stores and hotels spread along both sides of Sussex to York Street.

In 1832, a Roman Catholic church was built at St. Patrick Street. Farther on, a bush trail connected Bytown to J. B. St. Louis’ sawmill at Rideau Falls. Within a decade the village of New Edinburgh, beyond the Rideau River, became independently active through Thomas McKay’s enterprises.

Most buildings on the west side of Sussex were of stone excavated from the rock bed between Sussex and Mackenzie Streets. Both sides of the street developed simultaneously, soon reaching as far as St. Patrick street in practically one long block.

External circumstances also stimulated Sussex Street’s commercial growth. The collapse of the Chaudière truss bridge to Hull in 1836 necessitated a ferry service. John Perkins’ boat landing, at Stirling’s Wharf, caused all centre-town traffic to proceed along Sussex. Most of the traffic was generated by the needs of the forest industry on the Ottawa and Gatineau Rivers.

Shopping hours during early decades were from sunrise to several hours after sunset. In the spring of 1837, the *Bytown Gazette* suggested that stores close at eight p.m. in summer and seven p.m. in winter, but this was considered too radical.

When a typical shop opened in the morning, the owner removed the shutters, watered down the floor and sidewalk, then swept both. He then stacked sample goods at the store entrance and on the sidewalk. Benches and chairs supported goods at different levels, while other articles were suspended in the doorway and around the front windows.

Such displays gradually required more and more sidewalk space, often forcing pedestrians into the street. In 1855, the *Bytown Gazette* described the conglomeration as “a barricade spiked by scythes and similar hazards; there would seem to be little object in spending large sums of money in the construction of plank sidewalks, if the principal use they are to be put to is converting them into platforms to display goods that shopkeepers

La rue Sussex du début du XIX^e siècle

En 1829, onze cabanes en rondins furent construites près du chantier du canal; elles comptaient généralement un étage et deux aires, dont l’une extérieure et l’autre intérieure. La première groupait une cuisine, un salon et une chambre à coucher, et la seconde servait au rangement des outils, d’un banc de menuisier, ainsi que des barils de porc, de farine et de sel. Boutiques, magasins et hôtels s’échelonnaient de chaque côté de Sussex jusqu’à la rue York.

En 1832, fut bâtie une église catholique romaine, rue Saint-Patrick. Un peu plus loin, un sentier reliait Bytown à la scierie de J.-B. Saint-Louis, située près des chutes Rideau. En moins d’une décennie, le village de New Edinburgh, situé de l’autre côté de la rivière Rideau, acquit une indépendance économique grâce aux entreprises de Thomas MacKay.

La plupart des bâtiments érigés du côté ouest de Sussex furent construits avec de la pierre provenant de l’assise rocheuse des rues Sussex et Mackenzie. Les deux côtés de la rue se développèrent en même temps, jusqu’à la rue Saint-Patrick, formant alors un long quadrilatère.

Des événements extérieurs contribuèrent également à la croissance économique de la rue Sussex. En 1836, l’effondrement du pont à armature en bois enjambant les chutes des Chaudières à Hull, nécessita la mise sur pied d’un service de traversiers. L’installation du débarcadère de John Perkin, au quai Stirling, fit dévier toute la circulation du centre-ville vers la rue Sussex, l’ensemble du va-et-vient sur les rivières Outaouais et Gatineau étant dû à l’industrie forestière.

Au siècle dernier, les magasins ouvraient dès l’aube pour ne fermer que plusieurs heures après le coucher du soleil. Au printemps de 1837, le *Bytown Gazette* proposa que les magasins ferment leurs portes à 20 heures durant l’été et à 19 heures l’hiver; jugée trop draconienne, cette suggestion fut rejetée.

Dès l’ouverture de sa boutique, le propriétaire retirait les volets, arrosait le parquet et le trottoir et balayait; ensuite, il empilait de la marchandise à l’entrée du magasin et sur le trottoir. Bancs et chaises servaient de support, à différents niveaux, tandis que d’autres articles étaient suspendus dans l’embrasure de la porte et autour des vitrines.



Brown's shoe store, 15 Sussex Street. 1875.

Le magasin de chaussures de Brown, au 15 de la rue Sussex (1875).

may have for sale.”

Occasionally a storekeeper was brought to court on charges of obstruction. On June 11, 1866, for example, Joseph Boyden, owner of Variety Hall, 34 Sussex Street, was fined 2\$ for interfering with pedestrian traffic.

At closing time, merchandise was taken in and the shutters put in place. The phrase “shutters are up” meant business was over for the day.

Merchants often employed sidewalk “runners” to solicit customers. The runners worked on commission and could become a nuisance, especially to farmers and lumbermen unused to high-pressure salesmanship. Prices were not firm; price tags could show three different prices, in code form. After quoting the first price, which gave a sizeable profit, the tradesman might reduce it to the second; if there were still no sale, the price might come down again. Customers thought it business-like to haggle. Charles Bryson was the first Ottawa merchant to introduce one firm price. Initially, he lost considerable business.

There were numerous elegant stores, some boasting the finery of those in Montreal; many imported goods from Europe and Asia.

Old-fashioned general stores greeted customers with the aromas of calico, coffee, rum, muslin, soap, port wine, rubber overshoes and tobacco. They stocked everything, from needles to ploughs, trusted everybody, never took inventory, placed orders for goods a year in advance — and always made money. There were no fancy packages. Most food was offered in open containers and most items sold in bulk.

It was the day of the old-fashioned coal-oil barrels, the scoop and the scale, the cracker barrel and the high chairs for lady shoppers to keep their skirts from trailing in sawdust on the floor. During colder weather, gaffers sat around pot-bellied stoves and swapped yarns, while the pet dog or cat stepped gingerly through the sawdust seeking the softest spot to curl up.

Storekeepers advertised, always keeping in mind the illiterate. Instead of writing their names on their storefronts, they erected huge signs illustrating their businesses. In the early days there was a huge saw in front of McDougal and Cuzner's hardware; a big boot suspended over Bellemare's shoe store; a large watch in front of jewelry stores; and a wooden Indian in front of tobacco stores. These signs were not painted; they were of heroic size, usually

Les étalages empiétaient graduellement sur le trottoir, forçant souvent les piétons à marcher dans la rue. En 1855, le *Bytown Gazette* dépeignait l'amoncellement de marchandises comme “une barricade hérissée de faux et d'autres objets dangereux. Il ne voyait pas l'utilité de dépenser des sommes considérables pour la construction de trottoirs en bois que les propriétaires de magasins utiliseraient à des fins d'étalage”.

Il arrivait qu'un propriétaire de magasin fut accusé d'obstruction et traduit en justice. Par exemple, le 11 juin 1866, Joseph Boyden, propriétaire de *Variety Hall* situé au 34 de la rue Sussex, fut condamné à payer une amende de 2\$ pour avoir gêné la circulation des piétons.

À la tombée de la nuit, la marchandise était rentrée et les volets remis en place. C'était le signe que le magasin était fermé pour la journée.

Les marchands postaient souvent sur les trottoirs des “raco-leurs” qui sollicitaient les passants. Comme ils travaillaient à commission, les vendeurs devenaient parfois insupportables, particulièrement pour les fermiers et les bûcherons, peu habitués à ce genre de harcèlement. Les prix n'étaient pas fixes, et les étiquettes pouvaient indiquer trois montants différents, inscrits sous forme de codes. Si le client refusait d'acheter au premier prix, lequel assurait un profit appréciable, le marchand offrait un premier rabais puis un second, dans l'espoir de conclure une vente. Les clients voyaient le marchandage d'un bon oeil. Charles Bryson fut le premier marchand d'Ottawa à introduire le système des prix fixes; il perdit au début des sommes considérables.

Nombreux étaient les beaux magasins; certains rivalisaient d'élégance avec les boutiques de Montréal et d'autres offraient des importations d'Europe et d'Asie.

Par ailleurs, les magasins généraux accueillaient les clients dans une atmosphère imprégnée des odeurs de calicot, de mousseline, de café, de rhum, de savon, de porto, de tabac et de bottes de caoutchouc. Ils vendaient de tout, des aiguilles aux charrues, avaient une confiance totale en leur clientèle, ne prenaient jamais l'inventaire des stocks, commandaient des produits un an à l'avance et réussissaient toujours à réaliser des profits. La marchandise n'était pas vendue dans de jolis emballages; les denrées alimentaires étaient généralement étalées dans des contenants ouverts et la plupart des articles vendus en vrac.



Faulkner's dry goods store, Sussex Street, 1875.

La mercerie de Faulkner sur la rue Sussex, en 1875.



Dacier the druggist and German the tailor, Sussex Street, 1875

La pharmacie Dacier et le tailleur German, rue Sussex, 1875

made of wood or tin. A wood-carved beaver remained on the Castor Hotel until about 1967.

Sidewalks

Before public sidewalks were built, the more enterprising merchants, to attract customers, built wooden sidewalks in front of their stores. Passers-by using the roadway, usually dusty or muddy, enjoyed the clean, firm sidewalk. However, these sidewalks were not continuous or regular in size.

The system of statute-labor for municipal work on roads was adopted unanimously at a meeting of forty Bytown inhabitants in January, 1830, at Mother Firth's Tavern, close to Chaudière Falls. Statute-labor compelled all men, age 21 to 60, to work a certain number of days each year on public works' maintenance. In 1841, the Dalhousie District Council ordered a minimum of three days statute-labor a year. Anyone not fulfilling this obligation was required to pay for replacement labor at 2 shillings, 6 pence per day. The number of statute-labor days required was proportional to the value of the property assessment. "Commutation money" was often used by magistrates or the Council instead of tax money to purchase material for local improvements.

On Dec. 15, 1842, the *Bytown Gazette* made a plea to all residents to construct board sidewalks outside their residences, recommending a uniform width of 1.8 m, a slight slope toward the street and a gutter. The following summer, merchants, still attempting to improve walking conditions, obtained Council's permission to construct a broad uniform board sidewalk between Rideau and York Streets. Costs were covered by monies paid in place of statute-labor.

The completed sidewalks were a great step forward, though not without disadvantages. After a few years, the planks would rot at the cross-bars, causing accidents. Regular pedestrians came to know which planks would drop at one end and rise at the other; children also knew them and running on the tricky ones was a great sport. During winter the temperatures could be gauged by how clearly the nails underfoot rang out. Nonetheless, the sidewalks were an improvement and by 1850 extended to the new

C'était l'époque des barils de pétrole, des écopés, des balances, des barils de craquelins et des tabourets qu'on mettait à la disposition des dames afin que leurs jupes ne traînent dans la sciure étendue sur le plancher. Par temps froid, les plus âgés se réunissaient autour du poêle à bois et se racontaient des histoires, pendant que le chien ou le chat, avançant à pas feutrés, cherchait dans le bran de scie un coin douillet où se coucher.

Les propriétaires n'oubliaient surtout pas les illettrés; au lieu d'afficher leur nom sur la devanture de leur commerce, ils érigeaient d'immenses pancartes illustrant leur activité. Ainsi, on pouvait voir une grosse scie devant la quincaillerie de McDougal et de Czuzner, une énorme botte suspendue au-dessus du magasin de chaussures de Bellemare, une gigantesque montre à l'avant des bijouteries et un indien en bois sculpté devant les magasins de tabac. Ces affiches n'étaient pas peintes; de grandes dimensions, elles étaient habituellement fabriquées en bois ou en fer-blanc. Jusqu'en 1967, l'hôtel du Castor a conservé à sa porte un castor en bois sculpté.

Les trottoirs

Avant l'ère des trottoirs publics, les marchands les plus ingénieux construisirent, devant leur magasin, des plates-formes en bois pour attirer les clients. Généralement forcés de marcher dans des chemins boueux ou poussiéreux, les passants appréciaient une surface ferme et propre. Toutefois, ces trottoirs n'étaient ni continus, ni uniformes.

Le système des corvées pour l'entretien des routes municipales fut adopté à l'unanimité en janvier 1830, lors d'une réunion de quarante habitants de Bytown qui s'étaient rassemblés à la *Mother Firth's Tavern* située près des chutes des Chaudières. Les hommes âgés de 21 à 60 ans devaient désormais travailler annuellement un certain nombre de jours pour la municipalité. En 1841, le Conseil du district de Dalhousie ordonna un minimum de trois jours de corvée par année. Quiconque ne pouvait s'acquitter de cette obligation devait verser deux shillings et six pence par jour en guise de compensation. Le nombre de journées de corvée imposées était proportionnel à la valeur établie de la propriété. Les "prestations" étaient souvent utilisées par les juges ou les membres du Conseil, à la place des taxes, pour l'achat de matériel devant servir à des améliorations locales.

Notre Dame Basilica.

The sum of £150 was voted Aug. 12, 1850, by the new Bytown Council to improve the Sussex roadway by levelling and gravelling it and laying continuous plank sidewalks.

A few years later, traverse plank sidewalks, or crossings 1.8 m by 7.6 cm wide, were built. A 3-metre wide pavement was installed between Clarence and Murray Streets in August, 1890, and by 1910 the entire street was paved and concrete sidewalks stretched from one end to the other.

Early Metcalfe Street

Metcalfe Street, not to be confused with today's street of that name, was part of a crown reserve lot appearing on the Imperial Government plan of Nepean Township after the 1798 survey. It is shown on an 1864 topographical map of Thomas McKay's estate, from Cathcart Street to the Rideau River. Rice Honeywell, a Loyalist and father of Ira, the first settler in Nepean Township, obtained a 21-year lease in 1808 for the triangle formed by the Ottawa and Rideau rivers and Cathcart Street, roughly where the Lester B. Pearson building is now.

While planning construction of the Rideau Canal, the imperial authorities set the lot apart for a fort because of its strategic location. The project was abandoned, however, and the Dalhousie District Council asked Governor-General Metcalfe to grant the area for town lots to be sold or leased to offset the debt incurred in construction of the district's jail and court house. Thus, the street between Cathcart and the Rideau River was named Metcalfe. It is today's section of Sussex between the Mint and Rideau Falls.

The area's first railway station, the terminus of the Bytown-Prescott Railroad, was built in 1854 at McTaggart Street, almost opposite the Queen's Wharf, soon increasing the number of Metcalfe Street's hotels and boarding houses. The most important establishments met incoming trains at the station, and boats at the Queen's Wharf, with elegant omnibuses with upholstered seats. The drivers and porters were uniformed or at least wore a cap with the hotel's name on a gold- or silver-plated badge, and they made a great ballyhoo announcing their hotel's names. Buses of the bigger

Le 15 décembre 1842, le *Bytown Gazette* supplia tous les citoyens de construire des trottoirs en bois devant leurs maisons, recommandant une largeur uniforme de 1.8 m, une légère inclinaison vers la rue et une rigole. L'été suivant, les marchands désireux d'améliorer la condition des rues obtinrent du Conseil la permission de construire un large trottoir uniforme entre les rues Rideau et York. Les frais furent payés à même les prestations versées en remplacement des corvées.

Les trottoirs constituaient une forme de progrès, en dépit de certains inconvénients. En effet, après quelques années, les planches pourrissaient à la hauteur des traverses, causant alors des accidents. Les habitués en vinrent à savoir quelles planches n'étaient plus fixes; les enfants l'apprirent également et firent des courses sur les trottoirs un jeu fort amusant. Pendant l'hiver, on pouvait deviner la température, au son des clous sous les pas. Les trottoirs restaient malgré tout une amélioration et, en 1850, ils furent prolongés jusqu'à la Basilique Notre-Dame.

Le 12 août 1850, le Conseil de Bytown vota l'affectation d'une somme de £150 à la réparation du chemin Sussex, qui devait être nivelé et recouvert de gravier, et à la construction d'un trottoir en planches continues.

Quelques années plus tard furent installés des trottoirs faits de planches transversales d'une longueur de 1.8 m sur 7.6 cm de largeur. En août 1890, le chemin Sussex fut pavé sur une largeur de 3 mètres, entre les rues Clarence et Murray; en 1910, le pavement fut terminé et des trottoirs de béton coulés d'une extrémité à l'autre.

La première rue Metcalfe

La rue Metcalfe, qu'il ne faut pas confondre avec l'artère actuelle portant ce nom, traversait un terrain de la Couronne indiqué sur le plan du gouvernement impérial du comté de Nepean après le levé de 1798. Cette parcelle de terre figure sur une carte topographique du domaine de Thomas MacKay, datant de 1864, de la rue Cathcart à la rivière Rideau. Un loyaliste nommé Rice Honeywell, père d'Ira Honeywell, premier habitant du comté de Nepean, obtint, en 1808, un bail de vingt et un ans pour le triangle formé par les rivières Outaouais et Rideau ainsi que la rue Cathcart, c'est-à-dire là où se trouve approximativement l'édifice Lester B. Pearson.



Ottawa's first railway station, McTaggart Street.

Première gare d'Ottawa, rue McTaggart.

hotels always considered it their duty to pass those of the smaller ones. Often the latter's horses were fleeter and startled pedestrians witnessed wild dashes for "place" — and frequently were badly splashed with mud or covered in dust. At the hotels' doors, the proprietor or clerk, or both, would welcome guests, while the hall boys and porters would swiftly attend to their luggage.

After supper the travellers would gather round the big fireplace in the hotel's bar or living room. They drank Perth malt, proof whisky or plain gin and spun yarns often dealing with the supernatural. As in most Canadian hotels, there was a ladies' parlor with chairs all around the room, no table, a stove, a bad piano, a large jug full of iced water and some tumblers. Men were supposed to smoke and drink at the bar.

Ottawa Street

The continuation of Metcalfe Street from the Rideau River to Rideau Hall gate in New Edinburgh village was called Ottawa Street until the village's amalgamation with the City of Ottawa in 1887. It was so named because it ran parallel to the Ottawa River. To avoid confusion and duplication of street names, Metcalfe and Ottawa Streets became the extension of Sussex.

Green Island and Rideau Falls

Green Island, at the mouth of the Rideau River, was, until about 1930, a bleak confusion of lumber mills and factory yards, completely obscuring the scenic falls where the Rideau River tumbles into the Ottawa in two unbroken cascades. Champlain, the first white man to describe these falls, wrote in his diary June 3, 1613:

"At its mouth there is a marvellous water-fall; for from a height of twenty or twenty-five fathoms it falls with such impetuosity that it forms an archway nearly four hundred paces broad. The Indians, for the sport of it, pass underneath this without

Au moment de planifier le creusement du canal Rideau, les autorités impériales réservèrent le terrain en question pour l'érection d'un fort, en raison de son emplacement stratégique. Toutefois, le projet fut abandonné et le Conseil du district de Dalhousie demanda au gouverneur général Metcalfe de céder le terrain aux fins de lotissements. Les lots devaient être vendus ou loués pour contrebalancer la dette contractée par la construction de la prison du district et celle du palais de justice. Ainsi, la rue située entre Cathcart et la rivière Rideau fut nommée Metcalfe, aujourd'hui, c'est la section de la promenade Sussex comprise entre l'Hôtel de la Monnaie et les chutes Rideau.

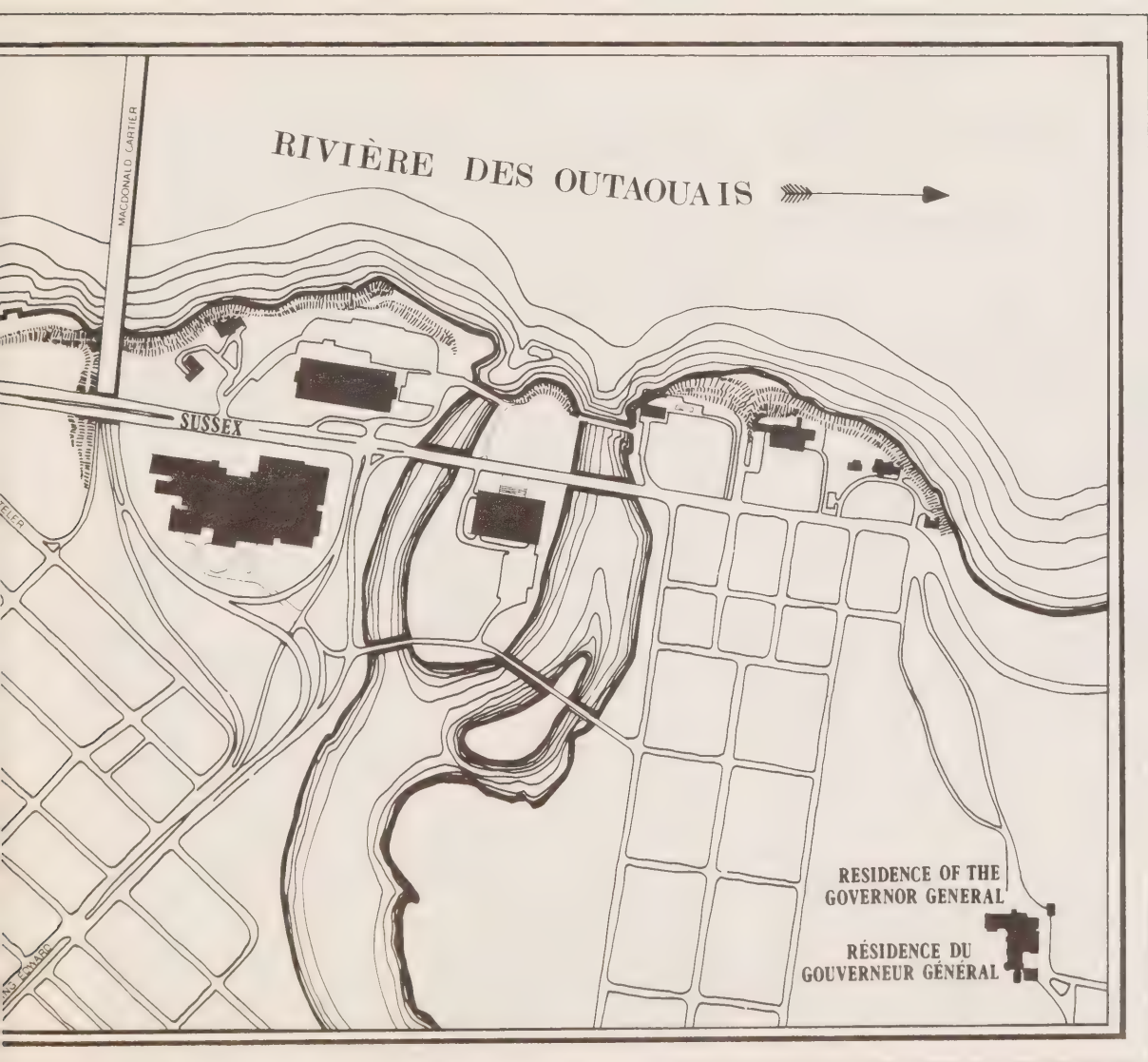
Première gare de la localité, le terminus du chemin de fer Bytown-Prescott fut bâti en 1854, rue McTaggart, presque en face du *Queen's Wharf*, ce qui amena une augmentation du nombre d'hôtels et de pensions, rue Metcalfe. Les plus importants établissements possédaient d'élégants omnibus à fauteuils rembourrés qui allaient à la rencontre des voyageurs à la gare et au *Queen's Wharf*. Les cochers et les porteurs portaient l'uniforme ou étaient coiffés au moins d'une casquette dont l'insigne, plaqué or ou argent, affichait le nom de l'hôtel; la publicité pour leur établissement était en fait très tapageuse. Les omnibus des grands hôtels se faisaient toujours un devoir de doubler ceux de leurs petits concurrents. Leurs chevaux étaient souvent plus fringants; les piétons, étonnés, devenaient les témoins d'une course effrénée, souvent victimes de la boue projetée ou de la poussière soulevée par les chevaux sur leur passage. Aux portes des hôtels se tenaient le propriétaire ou le commis, parfois les deux, qui souhaitaient la bienvenue aux clients pendant que les chasseurs et les porteurs s'occupaient rapidement des bagages.

Après le souper, les voyageurs se réunissaient autour de l'immense foyer du bar ou du salon de l'hôtel. Ils buvaient du malt de Perth, du whisky ou du simple gin, en débitant des histoires abracadabrantes. La plupart des hôtels canadiens possédaient un salon pour les dames où l'on avait placé des chaises tout autour de la pièce, un poêle, un piano en mauvais état, un gros pichet d'eau glacée et quelques verres. Les hommes pour leur part devaient fumer et boire au bar.

La rue Ottawa

Le secteur de la rue Metcalfe, qui allait de la rivière Rideau à





getting wet, except for the spray made by the falling water. There is an island in the middle of the river which, like all the country around about, is covered with pines and white cedars.”

Seeing these falls from the Ottawa River, the 17th-century voyageurs thought they resembled a pair of curtains and so named them Rideaux.

Their water power was turned to good account by the mill owners. J.-B. St. Louis leased the mill site for £20 in 1830. He established a sawmill for his timber cut along the Rideau River. Thomas McKay succeeded him in 1837 and, in a few years, created what became an extensive industrial centre with saw, grist and carding mills and a sash-and-door factory with stave, shingling and planing machinery.

A contractor for the Lachine Canal and for the eight entrance locks of the Rideau Canal, McKay was founder and owner of New Edinburgh, the builder of St. Andrew's Church on Wellington Street, of Rideau Hall, and of Earnscliffe. He was a backer of the Bytown-Prescott Railway. Born at Perth, Scotland, he came to Canada in 1817 and sat for Russell County in the Legislative Assembly in 1834, 1836 and 1841, subsequently being called to the Legislative Council. He died in 1855.

J.M. Currier took over McKay's Rideau Falls enterprise in 1854. Subsequently it was owned by W. C. Edwards and Company, and, later, the government. The National Research Council was located at the Falls and followed by the National Film Board and the Dominion Bureau of Statistics. Many employees resented working in a former sawmill. In 1958, the buildings were demolished to make way for a new National Research Council headquarters and Green Island was landscaped and became site of the new City Hall.

Rideau Falls Bridges

In September, 1826, Governor Dalhousie authorized local improvements, including bridges across the Rideau Falls at Green Island.

l'entrée de la résidence du gouverneur général, dans New Edinburgh, s'appela rue Ottawa jusqu'au fusionnement du village avec la ville d'Ottawa en 1887, parce qu'elle courait le long de la rivière du même nom. Afin d'éviter toute confusion ou répétition de noms, les rues Metcalfe et Ottawa devinrent l'extension de la promenade Sussex.

L'île Verte et les chutes Rideau

Située à l'embouchure de la rivière Rideau, l'île Verte vit, jusque vers 1930, s'installer différentes entreprises, notamment des scieries et des manufactures qui obstruaient complètement la vue panoramique des chutes situées là où la rivière Rideau se jette dans l'Outaouais en deux cataractes ininterrompues. Champlain, premier homme blanc à décrire ces chutes, écrivait le 3 juin 1613, dans son journal:

“A l'embouchure d'icelle (...) il y a une chute d'eau admirable: car elle tombe d'une telle impétuosité de vingt ou vingt-cinq brasses de haut, qu'elle fait une arcade, ayant de largeur près de quatre cents pas. Les sauvages passent dessous par plaisir sans se mouiller que du poudrin que fait ladite eau. Il y a une île au milieu de ladite rivière, qui est comme tout le territoire d'alentour, remplie de pins et cèdres blancs.”

A la vue des chutes, des voyageurs qui descendaient la rivière Outaouais au XVII^e siècle les comparèrent à des rideaux, d'où leur nom.

Les propriétaires des scieries surent profiter de la puissance hydraulique que dégagent les chutes. En effet, en 1830, J.-B. Saint-Louis loua un terrain pour une somme de £20. Il y établit une scierie pour débiter le bois qu'il coupait le long de la rivière Rideau. Thomas MacKay lui succéda, en 1837, et en quelques années, créa ce qui allait devenir un important centre industriel comptant une scierie, une meunerie, une carderie, une manufacture de portes et châssis, de douves et de bardeaux ainsi que de la machinerie nécessaire au rabotage.

Fondateur et propriétaire de New Edinburgh, T. MacKay fut chargé du creusement du canal Lachine et de la construction des huit écluses du canal Rideau ainsi que de celle de l'église St. Andrew, rue Wellington, de la résidence du gouverneur général et de Earnscliffe. Il joua un rôle important dans l'aménagement de la



McKay's mills at Rideau Falls, 1892.

Les usines McKay, près des chutes Rideau, en 1892

By 1840, the bridge floors were in such disrepair that crossing with spirited horses was dangerous. The *Bytown Gazette* advised: "A few poles laid into their openings and covered with snow, over which a few pailfuls of water thrown, so as to congeal, might easily remedy this defect at the present season. When it is considered to be, as it is, the main road leading to the extensive mills belonging to Thomas McKay, at New Edinburgh, McTaggart's brewery and distillery, to which our farmers daily resort for the disposal of their grain, and to the large establishment of G. & R. Lang, are daily drawing their supplies, it would be no mighty job for them so deeply interested to join together and make a road in this place, safe for passengers by the above plan."

McKay improved the bridges and began collecting a toll: a penny per vehicle and a half-penny per pedestrian. But farmers with business at his mills did not have to pay. Of course, such stipulation put some responsibility on the gatekeeper, an elderly gentleman named McIntosh. It is not known whether he was paid on a commission basis or on salary, but he disliked free customers. Whenever a vehicle approached the gate, "Grandpa" McIntosh, as he was familiarly known, would call out "Whaur you going?" The reply often was, "To the mill." One day he shouted, "The de'il tak' you. You all go to the mill." The toll on pedestrians was enforced, even on mill employees.

Until 1885, all bridges within city limits were of wooden construction. That year, the City and the County decided that new bridges should be built of iron. As recently as 1954, when Sussex Drive was improved, two new bridges were erected across the Rideau to provide, with Sussex, a more impressive route between Government House and Parliament.

voie ferrée *Bytown-Prescott Railway*. Thomas MacKay naquit à Perth, en Écosse et émigra au Canada en 1817; en 1834, 1836 et 1841, il représenta le comté de Russell à l'Assemblée législative et devint par la suite membre du conseil législatif. Il mourut en 1855.

En 1854, J.M. Currier remplaça T. MacKay à la tête de l'entreprise des chutes Rideau; lui succédèrent par la suite W.C. Edwards and Company et plus tard le gouvernement. Le Conseil national de recherches, ainsi que l'Office national du film et le Bureau fédéral de la statistique, ont occupé le moulin et l'usine désaffectés au-dessus des chutes. De nombreux employés s'irritaient d'avoir à travailler dans une ancienne scierie. En 1958, tous les bâtiments furent démolis pour faire place à la nouvelle administration centrale du Conseil national de recherches; l'île Verte fut aménagée en vue de l'emplacement de l'hôtel de ville d'Ottawa.

Les ponts des chutes Rideau

En septembre 1826, le gouverneur Dalhousie autorisa des améliorations locales, y compris la construction de ponts au-dessus des chutes Rideau, à la hauteur de l'île Verte.

En 1840, le tablier des ponts était en si mauvais état qu'il devenait dangereux de les traverser avec des chevaux fougueux. Le *Bytown Gazette* donna, en substance, le conseil suivant: "Quelques perches placées dans les ouvertures, un peu de neige et quelques chaudières d'eau, c'est tout ce qu'il faut pour résoudre le problème pendant l'hiver. Comme cette route mène aux importantes scieries de Thomas MacKay, à New Edinburgh, à la brasserie et à la distillerie de McTaggart, qu'elle est empruntée quotidiennement par les fermiers qui vont vendre leur grain ou s'approvisionner à l'entreprise de G. & R. Lang, il serait facile pour les principaux intéressés de joindre leurs efforts et de la remplacer par un chemin qui ne présenterait aucun danger."

MacKay améliora donc les ponts et instaura un droit de passage: un "penny" par véhicule et un "demi-penny" par piéton. Cependant, les fermiers qui se rendaient aux scieries par affaire passaient gratuitement. Cette situation accrut évidemment les responsabilités du gardien, un homme d'un certain âge nommé McIntosh. L'histoire ne dit pas s'il touchait une commission ou un salaire, mais on sait qu'il n'aimait pas les gens qui passaient sans

payer. Lorsqu'un véhicule s'approchait de la barrière, grand-père McIntosh, comme il était familièrement appelé, criait: "Où allez-vous?" La réponse était souvent: "A la scierie". On dit qu'une journée il répondit: "Le diable viendra vous chercher. Vous allez tous à la scierie." Par la suite, tous les piétons durent payer, même les employés de la scierie.

Avant 1885, tous les ponts de la ville étaient en bois. A partir de cette année, la ville et le comté décidèrent que les nouveaux ponts seraient construits en fer. En 1954, au moment de l'aménagement de la promenade Sussex, deux ponts ont été érigés sur la rivière Rideau, formant, avec la promenade Sussex, un chemin panoramique reliant la résidence du gouverneur général aux édifices du Parlement.

LITTLE SUSSEX

Little Sussex Street was the southern prolongation of Sussex Street from Rideau to the canal basin. The name disappeared with the recent naming of Colonel By Drive which runs beside the east bank of the canal starting at Rideau.

Nicholas Sparks divided his 42 ha near the canal into town lots, selling them through the *Bytown Gazette*. He opened streets in the spring of 1841, the first one being St. Paul (now Besserer) Street. Once it was opened, a cross street, the prolongation of Sussex Street from the north side of Rideau, was proposed, to be known as Little Sussex.

The first two lots sold were those on the southwest and northeast corners of St. Paul and Little Sussex Streets. In August, 1848, Christopher Carleton and Samuel Norton acquired them for £400. Carleton opened a store (now the site of the main entrance to the Conference Centre) and Norton constructed a wooden one-and-a-half-storey tavern typical of Bytown days. The latter site was occupied by a hotel for more than 130 years under such names as Robert Gilpin's Lion Hotel, Old Lion, Red Lion, British, King Edward and Grand. The southeast corner was sold in 1854 to John Forgie, who had a grocery and a "pork store" close by. A few years later, Mrs. E. Touhey had a renowned boarding house and hotel, rebuilt in the 1860s under the name Nicolet House.

LITTLE SUSSEX

Little Sussex prolongeait la rue Sussex vers le sud, depuis la rue Rideau jusqu'au bassin du canal. Le nom disparut avec l'apparition de la promenade Colonel By qui longe la berge est du canal, à partir de la rue Rideau.

Nicholas Sparks lotit les 42 ha qu'il possédait près du canal et les vendit par l'entremise du *Bytown Gazette*. Au printemps de 1841, il fit aménager des rues dont la première fut la rue Saint-Paul (aujourd'hui rue Besserer). Dès qu'elle fut ouverte, on proposa de prolonger transversalement la rue Sussex, au nord de la rue Rideau et cette prolongation devint Little Sussex.

Les deux premiers lots vendus se trouvaient à l'angle sud-ouest et nord-est des rues Saint-Paul et Little Sussex. En août 1848, Christopher Carleton et Samuel Norton en firent l'acquisition pour la somme de 400 livres. Carleton ouvrit un magasin à l'emplacement de l'entrée principale de l'actuel Centre des conférences et Norton fit construire une taverne en bois d'un étage et demi, dans le style typique de l'époque Bytown. Des hôtels ont occupé ce dernier emplacement pendant plus de cent trente ans, sous des noms aussi divers que Robert Gilpin's Lion Hotel, Old Lion, Red Lion, British, King Edward et Grand Hôtel. L'angle sud-est fut vendu en 1854 à John Forgie qui tenait une épicerie et faisait le commerce de la viande de porc à proximité. Quelques années plus tard, M^{me} E. Touhey, ouvrit un hôtel.

At the southeast corner of Rideau and Sussex Streets was Mrs. William Fest's confectionery store, later W. H. Roger's drug store.

Sussex Street and the Evolution of Public Transportation

Early municipal legislation sought to regularize public transportation. On Aug. 18, 1851, a City by-law was adopted establishing cab stands for licensed carters and regulating their charges. Stands were along Sussex, between George and Rideau Streets. At George, an ornamental drinking trough, donated by Lady Aberdeen, was installed in 1898.

With the arrival of the Canadian government in the 1860s, a cab stand was placed on Wellington Street at the east gate of Parliament Hill. Whenever a Member of Parliament wanted a cab, he would walk to the east gate and crook the first finger of his right hand. Sir John A. Macdonald, for one, never minded whether the driver was Grit or Tory.

Some cab drivers were very familiar in their manners with the public. One day, walking past the corner of Sussex and Rideau Streets, Alexander Mackenzie, then Prime Minister, was accosted by a cabman in difficulty. "Hey Scottie," he shouted, "give us a hand behind the wheel here, will ye." The Prime Minister gladly obliged.

Horse-drawn Tramways

After Confederation, Ottawa wished to improve its transportation system and envisaged a street railway. Businessmen formed the Ottawa City Passenger Railway Company. Headed by Joseph Aumond and J. M. Currier, both Sussex Street residents, the company sought incorporation of a horse-drawn tramway system to convey passengers and freight from Rideau Hall to the suspension bridge at the Chaudière Falls. The company was incorporated in 1866 and rails were laid from Rideau Hall Gate along Sussex Street and via Rideau, Sparks, Bank and Wellington Streets to the Chaudière. Four streetcars were bought in New York and a trial trip was made at 5:00 July 21, 1870. Drawn by heavy horses, the tramway gave the city, at last, a citified appearance.

The Times of July 22, 1870, wrote: "the horse tramway is now an established fact. Before long we shall see the company's stock at a

pension réputé qui, reconstruit dans les années 1860, devint la Nicolet House.

À l'angle sud-est des rues Rideau et Sussex se trouvait la confiserie de M^{me} William Fest, qui devint par la suite la pharmacie W.H. Roger.

La rue Sussex et l'évolution des transports urbains

La municipalité tenta très tôt de réglementer les transports urbains. Un arrêté municipal adopté le 18 août 1851 fixait l'emplacement des postes de fiacres pour les cochers détenteurs de permis et réglementa leur chargement. On trouvait des postes de fiacres rue Sussex, entre les rues George et Rideau. En 1898, on installa rue George une fontaine ornementale, don de Lady Aberdeen.

Après l'installation du gouvernement canadien à Ottawa dans les années 1860, un poste de fiacres fut aménagé rue Wellington, à la grille est de la colline du Parlement. Lorsqu'un député voulait un fiacre, il n'avait qu'à se rendre à cette grille et appeler d'un signe du doigt de la main droite. Il ne se souciait guère, et il en fut de même pour sir John A. Macdonald, que le cocher fut libéral ou conservateur.

Certains cochers ne s'embarrassaient pas de formalités avec le public. L'un d'entre eux se trouvant un jour en difficulté accosta Alexander Mackenzie, alors premier ministre du Canada, à l'angle des rues Sussex et Rideau: "Hé, Scottie," lui cria-t-il, "venez donc nous aider à tourner cette roue." Le premier ministre fit aimablement ce qui lui était demandé.

Tramways à chevaux

Après la Confédération, Ottawa souhaite améliorer son système de transport et étudia la possibilité d'installer un réseau de tramways. Quelques hommes d'affaires établirent la *Ottawa City Passenger Railway Company*. Présidée par Joseph Aumond et J.M. Currier qui habitaient tous deux rue Sussex, la compagnie proposa l'adoption d'un système de tramways à chevaux pour transporter passagers et marchandises depuis Rideau Hall jusqu'au pont des Chaudières. La compagnie fut constituée en société en 1866; des rails furent posés depuis la grille de Rideau Hall jusqu'au pont des Chaudières, le long des rues Sussex, Rideau, Sparks, Bank et Wellington. Quatre tramways furent

premium.” The line was improved and the centre of the street between the tracks was cobbled. The horses’ hooves were covered by leather shoes but even at that there was a clattering noise as the conveyance moved blithely along. At the corner of Sussex and Rideau was an extra horse to pull the cars up the incline to Sappers Bridge.

At the northern end of Sussex, a turntable, operated by a long iron pole, was used to change the tramway’s direction. However, it was considered undignified in front of the Government House gate and the company built a loop on John Street.

During its first year the horse-tramway carried 273,000 passengers. In 1891, the company had 6.4 km of trackage, 10 trams, 25 horses and 15 employees. In winter time, the wheels were replaced by sleigh runners. The streetcars were not heated and their floors were covered with thick straw to help warm feet. Finally, a small stove with its chimney emerging from the roof was installed in each tram.

In 1891 Thomas Ahearn and Warren Y. Soper added electric trams. During its first eleven months, operating with five trams, the Ottawa Electric Railway Company carried 1,500,000 passengers, while the horse-tramway carried 575,000. In 1893, the companies merged and the horses disappeared. Until 1900, there was no Sunday service.

The public was pleased, though Lady Aberdeen disliked the electric tramway which made “driving a pain.” She wrote in her diary: “the rails tear up all the roads and leave but little space for the carriage to go on at all; the cars frighten the horses and they come along so silently and so swiftly that they are a real danger.”

Sussex Street in the 20th Century

In the early years of this century, Sussex Street was lined with commercial buildings, among them haberdashers, grocery stores, hardware shops, hotels, jewellers and restaurants. It had been the busiest street in town for almost a century.

But after this century’s first decade, it began losing its commercial importance. In 1897, Lady Aberdeen had advised “a grand improvement of Ottawa, which lies very near our hearts, and which if carried out would make her one day a very queen of a Capital.”

achetés à New York et l’on procéda à un voyage d’essai le 21 juillet 1870, à 5 heures. Tirés par de lourds chevaux, les tramways donnèrent enfin à la ville ses lettres de noblesse.

Dans *The Times* du 22 juillet 1870, on peut lire le commentaire suivant: “Le tramway hippomobile est maintenant entré dans les mœurs. D’ici peu, les actions de la société seront en grande demande.” On apporta des améliorations aux lignes de tramways et on posa des pavés entre les rails, au milieu de la rue. On entoura de cuir les sabots des chevaux, mais un claquement retentissant se faisait entendre malgré tout au passage des voitures. À l’angle des rues Sussex et Rideau, on attelait un cheval supplémentaire pour mieux hisser les wagons le long de la pente jusqu’au pont des Sapeurs.

À l’extrémité nord de la rue Sussex, une plaque tournante, manoeuvrée par une longue barre de fer, était utilisée pour changer la direction des tramways. Cependant, on estima qu’elle n’avait pas sa place devant la grille de la résidence du gouverneur général, et la compagnie construisit donc une boucle de retour à la rue John.

Au cours de la première année, les tramways transportèrent 273 000 passagers. En 1891, la compagnie avait 6.4 km de parcours, 10 tramways, 25 chevaux et 15 employés. L’hiver, on installait des patins à la place des roues. Les tramways n’avaient pas de système de chauffage et le plancher était recouvert d’une épaisse couche de foin pour tenir les pieds des passagers au chaud. Finalement, un petit poêle avec sa cheminée émergeant du toit fut installé dans chaque voiture.

En 1891, Thomas Ahearn et Warren Y. Soper introduisirent des tramways électriques. Au cours de ses onze premiers mois de service, la *Ottawa Electric Railway Company* transporta dans ses cinq tramways, 1 500 000 passagers et les tramways à chevaux seulement 575 000. Les deux compagnies fusionnèrent en 1893 et les chevaux furent mis au rancart. Jusqu’en 1900, il n’y avait aucun transport urbain le dimanche.

Le public appréciait ce nouveau mode de transport, mais Lady Aberdeen détestait le tramway électrique qui rendait la conduite difficile. Elle fit le commentaire suivant dans son journal: “Les rails défoncent les chemins et laissent vraiment peu de place pour les carrosses. Les tramways effrayent les chevaux et ils sont tellement silencieux et rapides qu’ils constituent un vrai danger.”



Transportation on Sussex Street.

Tramways et charrettes, rue Sussex.

Her Excellency wanted “a beautiful and stately drive or esplanade from Major’s Hill right down Sussex to Government House grounds, with only buildings of an approved type on the east side, leaving the river side free and open.”

This suggestion was adopted by the federal government. Indeed, the authorities had intended to expropriate all property along the west side from Rideau to the Queen’s Wharf.

In 1912, St. John the Evangelist Church, next to the then A. E. Rae Building, was gutted by fire and the government began expropriation. Notices were issued to all property owners on the west side of Sussex Street, except for Rae.

In 1913, a handsome new government building named after the Duke of Connaught, then governor-general, was started. Four years later, space requirements for war purposes (and during reconstruction of the Parliament Building after the 1916 fire) forced an official takeover of the land as far as St. Patrick Street. All buildings, many dating from Bytown’s earliest days, were ruthlessly razed. A vast, temporary, shed-style wooden building was built next to the Connaught Building as far as St. Patrick Street for masons preparing stone for the new Parliament Building and Peace Tower. The soon obsolete shed was demolished, the lot becoming a parking area. Then, during the Second World War, more temporary buildings were put up and endured until 1979.

The expropriation and relocation of the first railway station to the south end of Sussex sharply reduced the street’s commercial activity. The Rideau Falls sawmills gradually closed down. River traffic gave way to rail and road and Queen’s Wharf was eventually abandoned. The street lost its zest and breathed its last, or nearly its last, as a business thoroughfare during the 1930s depression.

Three decades passed before the National Capital Commission acquired many properties on the east side of Sussex and related buildings on side streets and in By-Ward Market for preservation. It was hoped to create an historic precinct recapturing some of the flavor of Confederation-period Ottawa.

Restoration involved mainly facades. Interiors were altered to conform with modern standards of safety and convenience.

In 1967 Sussex Street became Sussex Drive. Again, it is a major ceremonial route and commercial thoroughfare.

La rue Sussex au XX^e siècle

Au début du siècle, la rue Sussex était bordée de bâtiments commerciaux; on y trouvait notamment des chemiseries, des épiceries, des quincailleries, des hôtels, des bijouteries et des restaurants. Elle était la rue la plus commerçante de la ville depuis près d’un siècle.

Cependant, après 1910, elle commença à perdre de son importance commerciale. En 1897, Lady Aberdeen avait proposé “un projet d’amélioration de l’ensemble d’Ottawa, projet qui nous tient bien à cœur et qui, s’il se réalise, fera un jour d’Ottawa une véritable reine parmi les capitales”.

Son Excellence désirait l’aménagement “d’une belle et imposante promenade à partir du parc Major’s Hill et longeant la rue Sussex jusqu’au terrain de la résidence du gouverneur général; les édifices dans un style approuvé seraient construits du côté est de la rue, le côté de la rivière demeurant libre et dégagé”.

Cette proposition fut adoptée par le gouvernement fédéral. En fait, les autorités avaient même l’intention d’exproprier tous les propriétaires établis le long du côté ouest de la rue Rideau jusqu’au Queen’s Wharf.

En 1912, l’église de Saint-Jean l’Évangéliste, à côté de l’immeuble A.E. Rae, fut rasée par un incendie et le gouvernement commença l’expropriation. Des avis furent adressés à tous les propriétaires du côté ouest de la rue Sussex, excepté M. Rae.

En 1913, on entreprit la construction d’un bel édifice public, baptisé en l’honneur du duc de Connaught, alors gouverneur général du Canada. Quatre années plus tard, les besoins résultant de l’effort de guerre (et durant la reconstruction du Parlement après l’incendie de 1916) allaient forcer la municipalité à des expropriations de terrains jusqu’à la rue Saint-Patrick. Tous les immeubles, dont un grand nombre parmi les plus anciens de Bytown, furent complètement démolis. Un grand bâtiment temporaire en bois, genre hangar, fut construit à côté de l’édifice Connaught; il s’étendait jusqu’à la rue Saint-Patrick et les maçons y préparaient la pierre destinée au nouveau Parlement et à la Tour de la Paix. Rapidement démodé, le hangar fut démoli et le terrain transformé en parc. D’autres bâtiments temporaires furent construits pendant la Seconde Guerre mondiale et on les a utilisés jusqu’en 1979.

L'expropriation et la relocalisation de la première gare de chemin de fer, à l'extrémité sud de Sussex, allait réduire considérablement l'activité commerciale de cette rue. Les scieries des chutes Rideau fermèrent graduellement leurs portes. La navigation fluviale fut remplacée par les transports routiers et par les chemins de fer, et le Queen's Wharf fut finalement abandonné. La rue Sussex perdit son attrait comme quartier des affaires et la crise économique des années 30 lui porta le coup de grâce.

Trente ans plus tard, la Commission de la Capitale nationale acquit un grand nombre de propriétés situées du côté est de la rue Sussex ainsi que d'autres édifices anciens dans les rues adjacentes et au marché By dans un effort pour sauvegarder le patrimoine. La Commission voulait créer ainsi un quartier historique et faire revivre certains côtés pittoresques d'Ottawa à l'époque de la Confédération.

De nombreuses façades de maison furent restaurées et l'aménagement intérieur modifié pour satisfaire aux normes modernes de sécurité et de confort.

La rue Sussex devint la promenade Sussex en 1967. Une fois de plus, elle est redevenue une rue importante, à la fois pour les cérémonies officielles et pour le commerce.

SUSSEX DRIVE, WEST SIDE

A beautiful small park today adorns the beginning of Sussex Drive. In early days on that site were the sheds of Easton Company, forwarders; the office of I. J. Taylor, agent for the steamer *Ida*; and Joseph Rainville's brick hotel.

On the northwest corner of Besserer was found Eugene Cardinal's livery stables, later the Casino Theatre which in 1920 was said to have "the town's only girlie show." Burlesque, called a "one-act musical comedy," was imported and applause could be heard a block away in Rideau Street.

Merchants along west Sussex, north of Rideau, included F. Mancusco, a pioneer Italian fruit seller; Sam Lee, a Chinese laundryman; and Henry G. Roche, plumber and gasfitter, later inspector of weights and measures.

PROMENADE SUSSEX OUEST

La promenade Sussex commence près d'un joli petit parc qui abritait, autrefois, les hangars de la compagnie d'expédition Easton, les bureaux de I.J. Taylor, représentant du bateau *Ida*, et l'hôtel de briques de Joseph Rainville.

À l'angle nord-ouest de la rue Besserer se trouvaient les écuries de louage d'Eugène Cardinal. Elles devinrent plus tard le théâtre Casino qui, selon la rumeur, présentait en 1920 "le seul spectacle de variétés à Ottawa". Ce spectacle baptisé "comédie musicale en un acte" était présenté par des artistes étrangers et on pouvait entendre les applaudissements un pâté de maisons plus loin, rue Rideau.

Parmi les marchands installés le long de Sussex ouest, au nord de Rideau, il y avait notamment F. Mancusco, premier fruitier de la ville, d'origine italienne; Sam Lee, buandier d'origine chinoise; et

St. John the Evangelist Church

Opposite George Street, the church of St. John the Evangelist was erected in 1862. Congestion of the Sparks Street church had necessitated building a new one.

In 1860 the congregation decided to build a “general central school house, also for holding divine service therein, and for such other purposes as it may be required in connection with the Church of England in this city.”

The building cost 6,000\$ and for some time was called “The School House.” It was disassociated from the church in 1871 when the Bishop of Ontario established permanent residence in Ottawa. The name was changed to “Bishop’s Chapel” or the “Chapel of Ease.” It later became St. John the Evangelist Church and burned down in 1912.

Further businesses along Sussex Street’s west side included T.M. Teichman and Son, pawnbrokers; Georges Latrémouille, hotelkeeper; and J.H. Connor, washing machine store and factory. Joseph Boyden’s Variety Hall was the first easy-payment-plan furniture store. The Cosmopolitan Restaurant was familiar to hundreds for its “T-bone steak cooked just right.”

Le Canada, a daily newspaper first published by Joseph Tassé in 1879, was the continuation of the tri-weekly *Gazette d’Ottawa* which began a year earlier. Tassé was later elected to the House of Commons and appointed senator. His newspaper was alternately Conservative and Liberal until it ceased publication in 1896.

Théo Bellemare, a shoemaker from Yamachiche, was asked by the North-West Mounted Police to open a shop in Ottawa to supply their moccasins and riding boots. The business continued for three generations, until 1950.

Farther along were Ralph M. McMorran’s dry goods emporium; Napoleon Lamarche, watchmaker and jeweller; Auguste D’Amour’s employment agency for lumber firms; Edouard Pagé’s restaurant; and the Merchants’ Rubber Company.

There were the grain and feed store of Blake and Dunne; J. T. Leslie’s employment office; McCormick’s Biscuits Manufacturing Company premises (which still operates in Ottawa) over which were the quarters of the old Carleton Club; Alfred Baizanna, a sculptor; the photographic parlor of Uldéric Léger; Mrs. Esther Laplant’s restaurant; and Louis Bélanger’s photographic studio

Henry G. Roche, plombier et ajusteur d’appareils à gaz qui allait devenir plus tard inspecteur des poids et mesures.

Église Saint-Jean l’Évangéliste

En face de la rue George se dressait l’église Saint-Jean l’Évangéliste, construite en 1862, pour décongestionner l’église de la rue Sparks.

En 1860, la paroisse fit construire “une école centrale, susceptible d’être utilisée également pour les services religieux et pour toutes autres activités requises dans le cadre du ministère de l’Église anglicane dans cette ville”.

Construit au coût de 6 000\$, l’édifice fut connu pendant quelque temps sous le nom de “The School House”. Cette école fut séparée de l’église en 1871, lorsque l’évêque de l’Ontario établit sa résidence permanente à Ottawa. L’édifice prit alors le nom de “Bishop’s Chapel” ou de “Chapel of Ease”. Il devint par la suite l’église de Saint-Jean l’Évangéliste et fut détruit par un incendie en 1912.

Parmi les autres commerçants de la rue Sussex ouest, citons T.M. Teichman and Son, brocanteurs; Georges Latrémouille, hôtelier, ainsi que J.H. Connor, industriel et tenancier d’un magasin de machines à laver. Le magasin de meubles Variety Hall de Joseph Boyden a été le premier à offrir aux clients le crédit et les paiements échelonnés. Le restaurant Cosmopolitan était le rendez-vous d’un grand nombre de gourmets qui appréciaient “ses steaks cuits juste à point.”

Le Canada, quotidien publié d’abord par Joseph Tassé en 1879 avait remplacé la *Gazette d’Ottawa*, parue un an auparavant, trois fois par semaine. Tassé fut élu à la Chambre des communes et nommé sénateur. Jusqu’à sa fermeture en 1896, son journal a soutenu tour à tour le parti conservateur et le parti libéral.

Théo Bellemare, cordonnier de Yamachiche, avait ouvert un magasin à Ottawa à la demande de la Police montée du Nord Ouest pour fabriquer leurs mocassins et leurs bottes d’équitation. Le commerce continua pendant trois générations et ferma ses portes en 1950.

Dans le même quartier, on trouvait le magasin de nouveautés de Ralph M. McMorran; l’horloger et bijoutier Napoléon Lamarche, l’agence de placement Auguste d’Amour pour les ouvriers de



South end of Sussex Street about 1870. St. John Church and imperial garrison barracks with double veranda.

Extrémité sud de Sussex, vers 1870; à remarquer l'église St. John et la caserne de la garnison impériale, avec sa véranda double.

which probably took more tin-plate-type pictures of shantymen than any other in Ottawa.

Favorite shantymen's hotels were those of E. Robitaille, W. O. McKay, who also kept a wholesale liquor store, and the Richelieu.

At the corner of Sussex and St. Patrick Streets were shops in a stone building: F. Normand's fruit store and restaurant; Joseph Massé's bookbinding shop; and Louis Gratton's cabinet making shop.

The Storming of the Ice Castle

The winter carnival of January, 1895, provided a widely varied program of events: fancy dress carnivals, skating, hockey matches, snowshoe races and curling. Festivities were crowned by the evening storming of the ice castle on forested Nepean Point. It was witnessed by 25,000 from every vantage point, including the roofs of the post office and Russell House.

At first a large balloon was set free, sailing gracefully away and constantly changing hue. Then on the Hull side long lines of torches indicated the route of the attacking snowshoers. A thousand of them wound down the river in two streams. Four huge bonfires were lit on the ice. The attacking snowshoers opened fire with multi-colored Roman candles and a whirlwind of returning fireworks poured from the castle. Fly rockets were discharged and great tourbillons shot into the air. For more than an hour the sky was strewn with stars of gold and silver, emerald and ruby, crimson and blue.

At last the massed buglers sounded the "cease-fire" and all the lights in the castle were extinguished. The searchlights from Parliament Tower shot to the top of the flagpole on Nepean Point and the Union Jack waved in the white light. The imperial letters V.R. (Victoria Regina) appeared illuminated on the towers of the castle and the bands played the national anthem.

Nepean Point

When the Chateau Laurier was built, Major's Hill Park was extended to Nepean Point. On May 27, 1915, a monument

l'industrie du bois; le restaurant d'Edouard Pagé et la *Merchants' Rubber Company*.

Il y avait également le magasin de céréales et de fourrages Blake et Dunne; le bureau de placement J.T. Leslie; les usines de la compagnie de fabrication de biscuits McCormick (qui existe encore à Ottawa) derrière lesquelles se trouvait le terrain de l'ancien Club Carleton; le sculpteur Alfred Baizanna; les salons du photographe Uldéric Léger; le restaurant de M^{me} Ester Laplante et le studio de photographie de Louis Bélanger. Ce dernier a sans doute pris plus de photos d'ouvriers de chantier, par procédé ferrotype, que n'importe quel autre photographe d'Ottawa.

Les hôtels qui avaient la faveur de ces ouvriers étaient ceux de E. Robitaille, de W.O. McKay, également grossiste dans les boissons alcooliques, et le Richelieu.

À l'angle des rues Sussex et Saint-Patrick un immeuble en pierre abritait le restaurant et magasin de fruits de F. Normand; l'atelier de reliure de Joseph Massé et l'atelier d'ébénisterie de Louis Gratton.

La prise du château de glace

Un programme d'activités très variées fut organisé à l'occasion du carnaval d'hiver de janvier 1895: défilé costumé, patinage, matchs de hockey, curling et courses en raquettes. La prise du château de glace, sur la colline boisée de la pointe Nepean, couronna les festivités. Vingt-cinq mille personnes y assistèrent, installées un peu partout dans le voisinage, y compris sur les toits du bureau de poste et de la Maison Russell.

On commença par lâcher un gros ballon qui monta gracieusement dans les airs en changeant constamment de couleur. Du côté de Hull, de longues traînées de torches indiquaient ensuite la route des raquetteurs partis à l'attaque. Un millier d'entre eux descendirent la rivière en deux groupes. Quatre immenses feux de joie furent allumés sur la glace. Les raquetteurs attaquant ouvrirent le feu en allumant des chandelles multicolores et les défenseurs du château répondirent par un feu d'artifice. On alluma des fusées qui explosèrent dans les airs avec de grands tourbillons. Pendant plus d'une heure, le ciel fut couvert d'étoiles d'or, d'argent, d'émeraude, de rubis, de vermeille et d'azur.

Finalement, les trompettes sonnèrent le "cessez-le-feu" et toutes les lumières du château de glace s'éteignirent. Les

honoring Samuel de Champlain, the work of Hamilton P. MacCarthy, was unveiled by the Governor-General, the Duke of Connaught. Benjamin Sulte, an historian, was the sculptor's model.

For the 1967 centennial of Canada's Confederation, an open-air amphitheatre was erected for *sons et lumières* presentations. It was maintained and named Astrolabe Theatre, where, in the summer, evening concerts are held.

Stirling's Wharf

For almost three-quarters of a century, Stirling's Wharf contributed immensely to development of Sussex Street. Situated near the western extremity of St. Patrick Street, the landing was one of two substantial wharves erected by Colonel By on either side of the canal entrance. Transportation of cement, timber, sand and other provisions for the canal took a full day from Hull by wagon and was more difficult and expensive than anticipated. A new ferry system required construction of two large docks. That on the east side was used from 1836 to 1900 by river steamers and the Bytown (Ottawa)-Hull ferry-boat, and named after the nearby Stirling Brewery. The ferry continued until the Alexandra (Interprovincial) Bridge was inaugurated in 1901.

Associations

Between St. Patrick and Cathcart Streets were several parish associations. They included the *Union Saint-Joseph*, now the *Union du Canada*, *Société St-Thomas*, *Société St-Pierre*, *Société St-Vincent de Paul*, the Catholic Union and Benevolent Society and the St. Patrick Society.

All were housed in a large wooden building which also was the home of the *Institut canadien-français d'Ottawa*.

This *Institut*, founded in 1852 and one of the oldest cultural societies in Canada, was located on Sussex Street from 1862 to 1876. It remains active, still following the principles of its charter members.

In 1847, a reading room, Mechanics Institute style, had been organized by citizens of both English and French languages at the

projecteurs de la tour du Parlement balayèrent le sommet de la pointe Nepean, éclairant l'Union Jack dressé sur son mât. Les lettres impériales V.R. (Victoria Regina) apparurent, illuminées, sur les tours du château, et la fanfare entonna l'hymne national.

Pointe Nepean

Après la construction du Château Laurier, on porta les limites du parc Major's Hill jusqu'à la Pointe Nepean. Oeuvre du sculpteur Hamilton P. MacCarthy, un monument à la mémoire de Samuel de Champlain fut inauguré le 27 mai 1915 par le gouverneur général d'alors, le duc de Connaught. L'historien Benjamin Sulte servit de modèle au sculpteur.

À l'occasion des fêtes du centenaire de la Confédération canadienne, en 1967, un amphithéâtre en plein air, destiné aux spectacles *sons et lumières* fut construit à la Pointe Nepean. Il porte aujourd'hui le nom de Théâtre de l'Astrolabe, et l'on y donne des concerts pendant l'été.

Stirling's Wharf

Pendant près de soixante-quinze ans, Stirling's Wharf contribua énormément à la croissance de la rue Sussex. Situé presque tout à fait à l'ouest de la rue Saint-Patrick, il constituait l'un des deux grands quais construits par le colonel By de chaque côté de l'entrée du canal. Il fallait une journée entière pour transporter, de Hull, en wagon, le ciment, le bois d'oeuvre, le sable et les autres matériaux nécessaires à la construction du canal. Le transport s'avérait également plus difficile et plus onéreux que prévu. Pour acheminer les matériaux par bac, il fallut construire deux grands docks. Celui qui était situé à l'est, et qui tient son nom de la brasserie Stirling avoisinante, servit aux paquebots fluviaux et au bac Bytown (Ottawa)-Hull de 1836 à 1900. Le service de traversier ne fut interrompu qu'à l'inauguration du pont Alexandra (Interprovincial), en 1901.

Associations

On retrouvait, entre les rues Saint-Patrick et Cathcart, plusieurs associations paroissiales, dont l'Union Saint-Joseph, qui porte maintenant le nom d'Union du Canada, la Société Saint-Thomas, la Société Saint-Pierre, la Société Saint-Vincent-de-Paul,

southwest corner of Elgin and Sparks Streets. Its purpose was to advance scientific and general knowledge. In the first two years, two French-speakers were elected to the executive board. But later not one was elected. All French-speaking members resigned in protest and declared: "We will form a real institute which will last longer than you and me."

Modelled on the *Instituts* of Quebec, Montreal and Trois-Rivières, the *Institut canadien-français d'Ottawa* held its early meetings on the upper floor of Captain Paul Favreau's fire pump station on Cumberland Street between Clarence and Murray. It opened a modest reading room and members who could read read aloud books and newspapers to those who could not.

The By-Ward Market Hall had been vacant since January, 1850, when the newly incorporated municipal council had moved to its new city hall on Elgin at Queen Street. The *Institut* rented it and moved in with its library of 141 French and English books. When the French frigate *La Capricieuse* visited Quebec in 1855, (it was the first French warship to enter the St. Lawrence since Canada's cession to Britain in 1760), her captain, Paul-Henry de Belvèze, visited Ottawa, on the *Institut's* invitation. The *Institut* sponsored students at Bytown College beginning in 1856. Members fostered Ottawa's first French-language newspaper, *Le Progrès*, in the same year.

In 1862, the *Institut* lost all its belongings to fire. In June, a house on King Edward Avenue was moved to Sussex Street, opposite the Roman Catholic Basilica, and made into new quarters.

The moving of civil servants to Ottawa from Quebec City, the former seat of government, gave a boost to the *Institut's* membership activities.

By 1874, the library owned 869 books and the *Institut's* quarters had become too small. A new home, a large stone building costing 20,000\$, was opened in 1876 on York Street. On its 25th anniversary, in 1877, the *Institut* convened a literary convention which led to creation of the National Archives.

National War Museum

The National War Museum and the Royal Canadian Mint are on

la *Catholic Union and Benevolent Society* et la *St. Patrick Society*.

Les locaux de ces associations se trouvaient tous dans un vaste immeuble de bois qui abritait également le siège de l'Institut canadien-français d'Ottawa.

Fondé en 1852, l'Institut, qui constitue l'une des plus anciennes associations à caractère culturel du Canada, logea rue Sussex de 1862 à 1876. Il demeure actif, toujours fidèle aux principes de ses fondateurs.

En 1847, les citoyens de langue anglaise et de langue française organisèrent, à l'angle sud-ouest des rues Elgin et Sparks, une salle de lecture en vue de favoriser la diffusion des connaissances scientifiques et générales. Au cours des deux premières années, deux orateurs francophones furent élus au conseil d'administration. Par la suite, toutefois, on n'en vit plus aucun. En signe de protestation, les membres francophones démissionnèrent en bloc et déclarèrent: "nous formerons un véritable institut qui nous survivra".

Rappelant, par sa constitution, les instituts de Québec, de Montréal et de Trois-Rivières, l'Institut canadien-français d'Ottawa tint ses premières réunions à l'étage supérieur du poste des pompiers du capitaine Paul Favreau rue Cumberland, entre les rues Clarence et Murray. Il ouvrit une modeste salle de lecture et ceux des membres qui savaient lire, lisaient à haute voix livres et journaux pour ceux qui étaient illettrés.

L'hôtel de ville situé sur le marché By était inoccupé depuis janvier 1850 lorsque le nouveau conseil municipal déménagea dans son nouvel immeuble rue Elgin, à l'angle de la rue Queen. L'Institut le loua et s'y installa avec sa bibliothèque, qui comptait à l'époque 141 ouvrages de langue française ou anglaise. Lorsque la frégate française *La Capricieuse* visita Québec en 1855 (il s'agissait du premier navire de guerre français à traverser le Saint-Laurent depuis la cession du Canada à la Grande-Bretagne en 1760), son capitaine, Paul-Henri de Belvèze, se rendit à Ottawa à l'invitation de l'Institut. Celui-ci commença à payer les études de jeunes qui fréquentaient le collège Bytown en 1856. C'est également cette année-là, qu'à l'initiative des membres de l'Institut, fut créé le premier journal de langue française d'Ottawa, *Le Progrès*.

the site of the area's first isolation hospital, built in 1832 for a cholera outbreak.

The story of the National War Museum begins with a general militia order in 1880 authorizing the display of historical articles in the Ottawa Drill Hall. Two years later, the Governor-General, the Marquess of Lorne, presented several pieces to the new museum. The public also donated military books and museum items. In 1896, the 43rd Ottawa and Carleton Battalion of Rifles required more space in the drill hall and the museum was closed and its contents stored.

During the First World War a commission on war records and trophies was appointed to consider establishment of a Memorial War Museum. A building on or near Nepean Point was designed but never built.

The Second World War revived interest in military memorabilia and in 1942 displays went on exhibition in the Public Archives' renovated storage shed. In 1967, the Archives moved from its 1905 three-storey stone building, a landmark on Sussex Drive, to new premises on Wellington Street and was replaced by the War Museum.

Royal Canadian Mint

Adorned with turrets and battlements like an English castle, the Royal Canadian Mint is a well guarded stone building in Gothic style. The initial building was opened in 1908 by the Earl and Countess of Grey. He lifted the lever of the stamping mill fixed for silver 50-cent pieces, and the first silver half-dollar ever coined in Canada, dated 1908, dropped out, and was presented to him. The Countess started the mechanism for copper one-cent pieces, and the first was presented to her. Before the opening of the mint, all coins used in New France and later Canada had been minted in France, Spain, Britain and the United States.

Queen's Wharf

Cholera broke out on the immigrant ships in 1832. Bytown became uneasy about passengers arriving by boat. The steamboat

En 1862, tous les biens de l'Institut furent détruits dans un incendie. En juin, une maison de l'avenue King Edward fut déménagée rue Sussex, en face de la basilique catholique romaine, et c'est là que l'Institut installa ses nouveaux locaux. L'arrivée à Ottawa de fonctionnaires venant de Québec, ancien siège du Gouvernement, permit à l'Institut de recruter un très grand nombre de nouveaux membres.

En 1874, la bibliothèque de l'Institut possédait 869 livres et les locaux étaient devenus trop petits. Il fallut donc emménager dans de nouveaux locaux, un grand immeuble de pierre de 20 000\$, qui ouvrit ses portes en 1876 sur la rue York. À l'occasion de son 25^e anniversaire, en 1877, l'Institut tint un congrès littéraire qui mena à la création des Archives nationales.

Musée canadien de la guerre

Le Musée de guerre du Canada et l'Hôtel des Monnaies sont situés sur l'emplacement du premier hôpital pour contagieux, construit en 1832 lors d'une épidémie de choléra.

C'est une consigne générale de la milice autorisant, en 1880, l'exposition d'objets historiques dans la salle d'exercices d'Ottawa qui mena à la création du Musée de guerre du Canada.

Deux ans plus tard, le gouverneur général, le marquis de Lorne, offrit au nouveau musée plusieurs pièces. Le public fit également don d'ouvrages militaires et de pièces diverses. En 1896, toutefois, le musée dut fermer ses portes et faire entreposer sa collection, car le 43^e bataillon des fusiliers d'Ottawa et de Carleton avait besoin de plus d'espace dans la salle d'exercices.

Au cours de la Première Guerre mondiale, une commission des archives et des trophées de guerre fut constituée en vue d'étudier la possibilité d'établir un musée commémoratif. On fit établir les plans de l'édifice qui devait être bâti à la Pointe Nepean ou aux environs, mais celui-ci ne fut jamais construit.

La Seconde Guerre mondiale raviva l'intérêt pour les objets militaires et, en 1942, différentes expositions furent présentées dans l'entrepôt rénové des Archives publiques. En 1967, les Archives quittèrent la bâtisse de pierre à trois étages datant de 1905 (c'est un point de repère de la rue Sussex), pour aller s'installer dans de nouveaux locaux, rue Wellington, et furent remplacées par le Musée de guerre.

Shannon, for instance, was not permitted to land at Stirling's Wharf and had to dock outside Bytown's boundaries near the soon-to-be built isolation hospital. This was the beginning of Queen's Wharf, known originally as Cholera Wharf.

During the epidemic, both wakes and funeral processions were prohibited.

By mid-century, Queen's Wharf was the arrival and departure point of all steamships on the Lower Ottawa. For the visit of the Prince of Wales in 1860, the wharf was carpeted in red. The cliff above was crowded with people welcoming the nineteen-year-old prince. They viewed his arrival on board *The Phoenix*, which was accompanied by 150 birch-bark canoes manned by Indians in war costume and voyageurs in red shirts and white trousers.

Many steamers used Queen's Wharf regularly, including the *Market Boat* which conveyed the produce of farmers between Montebello and Ottawa to By-Ward Market every Saturday. Another steamer, *The Peerless*, sailed regularly to Montreal, a trip popular with newlyweds.

Ottawa Rowing Club

Rowing in Ottawa apparently had a vogue much earlier than the organization of the Ottawa Rowing Club. In 1859, there was a Queen's Birthday regatta on the Ottawa River, with five races, witnessed by thousands from Barracks Hill and Nepean Point.

Established in 1867, the club had its clubhouse built on scows. About 1890, it sprang a leak and sank. Five years later, a new clubhouse blew down the river and disappeared. In 1897, a joint stock company was formed to build a new boathouse on *terra firma* and, the following year, the club occupied its new quarters off Lady Grey Drive.

Earnscliffe

On a high cape overlooking the Ottawa River and a short distance from Rideau Falls, Earnscliffe was built in 1855 by Thomas McKay for his daughter, Mrs. John MacKinnon. It is believed to have been named by Thomas Reynolds, the second

Monnaie royale canadienne

Orné de tourelles et de créneaux, à la manière d'un château anglais, l'Hôtel des Monnaies est un édifice de pierre bien conservé de style gothique. L'édifice original fut inauguré en 1908 par le comte et la comtesse de Grey. Le comte souleva le levier de la presse monétaire destinée à frapper les pièces de cinquante cents, et le premier demi-dollar d'argent jamais produit au Canada et daté de 1908 lui fut remis. La comtesse, pour sa part, actionna le mécanisme de la presse pour les pièces de cuivre d'un cent et la première lui fut également présentée. Avant l'inauguration de l'Hôtel des Monnaies, toutes les pièces utilisées en Nouvelle-France et plus tard au Canada, avaient été frappées en France, en Espagne, en Grande-Bretagne ou aux États-Unis.

Queen's Wharf

En 1832, une épidémie de choléra se déclara sur les bateaux d'immigrants. Aussi, les habitants de Bytown commencèrent-ils à redouter ceux qui arrivaient par ce moyen de transport. Le vapeur *Shannon*, par exemple, ne fut pas autorisé à mouiller devant le Stirling's Wharf et dut jeter l'ancre hors des limites de Bytown, près de l'endroit où devait se dresser plus tard l'hôpital pour contagieux. C'est ainsi que fut construit le Queen's Wharf, connu d'abord sous le nom de Cholera Wharf.

Pendant toute la durée de l'épidémie, les veillées mortuaires et les cortèges funèbres furent interdits.

Vers le milieu du siècle, le Queen's Wharf était devenu le point de départ et d'arrivée de tous les vapeurs empruntant l'Ottawa. A l'occasion de la visite du Prince de Galles en 1860, on déploya sur le quai un grand tapis rouge. Les gens s'étaient rassemblés sur la falaise pour accueillir le jeune prince de 19 ans. Ils le virent arriver, à bord du navire *The Phoenix*, escorté de 150 canots d'écorce menés par des Indiens en costume de guerre et des voyageurs en chemise rouge et pantalon blanc.

La circulation des vapeurs au Queen's Wharf était assez régulière; on pouvait y voir, tous les samedis, le *Market Boat*, qui acheminait les denrées agricoles de Montebello à Ottawa, jusqu'au marché By. Un autre vapeur, *The Peerless*, faisait la navette entre Ottawa et Montréal, voyage très apprécié des nouveaux mariés.

owner, at the inspiration of Sir John A. Macdonald, who bought the house in 1883 and lived there until his death in 1891. Earn is Old English for eagle. In 1930 Britain acquired the property as the home of its High Commissioner in Canada.

During the 1866 Fenian scare, the New Edinburgh Volunteer Rifle Company was organized by John MacKinnon and drilled on Earnscliffe grounds. The company had a rifle range at Rockcliffe, a few hundred yards from Rideau Hall. Earnscliffe was used as a military hospital in 1870.

National Research Council

Also on the commanding cliffs above the river, the National Research Council's head office was designed by Sproatt and Rolph in the Renaissance style with neo-classic columns and pediments. The Council dates from 1917. During the First World War it was recognized that science could contribute to victory, especially after the German gas attack in 1915 against Canadian troops at Ypres.

Ottawa-Pointe-Gatineau Ferry Dock

The sole means of communication between Ottawa and Pointe-Gatineau before 1845 was by private rowboat, with a public landing at the foot of Rideau Falls. A regular ferry service then began for farmers to transport their goods to By-Ward Market or Thomas McKay's grist mill.

Finally, in 1868, a steam ferry-boat started operations. Pierce Mansfield, who ran a hotel on Sussex Street close to John Street, in New Edinburgh, obtained the ferry licence in 1889 and inaugurated a "modern steam" ferry. His boats were named *Mansfield*. They were powered by burning wood shavings.

Embassy of France

The property of Robert Blackburn, one of New Edinburgh's earliest merchants, was acquired in the 1930s for the Embassy of France.

This superb Canadian granite building was designed by Eugene

Ottawa Rowing Club

Apparemment, la vogue du canotage à Ottawa commença bien avant la création de l'Ottawa Rowing Club. En 1859, on organisa des régates sur l'Outaouais, pour marquer l'anniversaire de la Reine. Des milliers de spectateurs, massés sur la Colline des Casernes et à la Pointe Nepean purent assister aux cinq courses.

Établi en 1867, le club avait un pavillon construit sur un chaland. Vers 1890, l'eau s'infiltra et il coula. Cinq ans plus tard, le nouveau pavillon fut emporté par le courant et disparut. En 1897, une société par actions fut constituée en vue de construire un nouveau hangar à bateaux sur la terre ferme. L'année suivante, le club emménagea dans ses nouveaux locaux, aux abords de la promenade Lady Grey.

Earnscliffe

Construite en 1885 par Thomas McKay pour sa fille, M^{me} John MacKinnon, Earnscliffe est perchée sur une falaise qui surplombe l'Outaouais, non loin des chutes Rideau. On croit que c'est son deuxième propriétaire, Thomas Reynolds, qui lui donna son nom. Il avait été choisi par sir John A. Macdonald qui acheta la maison en 1883 et y vécut jusqu'à sa mort, en 1891. "Earn" est un vieux mot anglais qui signifie aigle. La Grande-Bretagne acheta la propriété en 1930 afin d'en faire la résidence de son haut-commissaire au Canada.

En 1866, au cours de la panique féniane, la compagnie des fusiliers volontaires de New Edinburgh fut mise sur pied par John MacKinnon et s'entraîna sur les terrains d'Earnscliffe. La compagnie avait un champ de tir à Rockcliffe, à quelques centaines de verges de Rideau Hall. Earnscliffe servit d'hôpital militaire en 1870.

Conseil national de recherches

Également situé sur les falaises surplombant la rivière, l'édifice du Conseil national de recherches fut conçu par Sproatt et Rolph. De style renaissance, et ornée de colonnes et de frontons néo-classiques, la construction date de 1917. Au cours de la Première Guerre mondiale, on reconnut que la science pourrait contribuer à la victoire des troupes alliées, plus spécialement après l'attaque aux gaz des Allemands contre les soldats canadiens à Ypres, en 1915.

Beaudouin, *Architecte en chef des monuments civils*, of Paris. Constructed between 1936 and 1939, it was Ottawa's first embassy built as such and was adorned with works by French painters, sculptors and engravers. It contains a fine collection of tapestries and the walls in the ambassador's offices are of marble etched in black with scenes from Canadian history in the French Period.

On the front lawn, in a small artificial pool, is a miniature of *La Grande Hermine* in which Jacques Cartier reached Stadacona (Quebec) in 1535.

Prime Minister's Residence, 24 Sussex Drive

Next to Blackburn's home was the residence of Malcolm McNaughton, a forwarder.

And next to that was the home of James Merrill Currier, now the residence of the prime minister of Canada. Born in Troy, Vermont, in 1820, Currier came to Canada in 1837 and played an important part in Ottawa's development.

In 1867, Currier built this lovely 30-room towered mansion which he gave the tongue-twisting name of "Gorphwysfa," Welsh for "haven of rest." At its opening, Currier held a reception for 500 guests including Prime Minister Sir John A. Macdonald. Prince Arthur, later the Duke of Connaught and Governor-General of Canada, visited Ottawa in 1870 and was entertained there, for which occasion a ballroom was added, then later transformed into an art gallery. Many paintings from this private collection are now in the National Gallery. The government acquired the house in 1943.

The question of a permanent residence for the prime ministers of Canada was not an issue before 1945 because most prime ministers had private homes in Ottawa. However, when Louis St. Laurent took office in 1949, his home was in Quebec City and it was difficult to find convenient Ottawa premises for his family.

The Currier property thus was restored into a State building, with many changes. The old kitchen is now the livingroom, overlooking the Ottawa River and the Laurentians; the art gallery became a terrace with the same view. Renovation costs amounted to 550,000\$. The house is built of Rockcliffe stone, the roof

Le bac Ottawa — Pointe-Gatineau

Avant 1845, le seul moyen de communication entre Ottawa et Pointe-Gatineau était le canot à rames. On avait aménagé un débarcadère public au pied des chutes Rideau. Toutefois, on institua un service régulier de bac pour permettre aux fermiers de transporter leurs produits au marché By ou à la meunerie de Thomas McKay.

Enfin, en 1868, un bac à vapeur entra en service. Pierce Mansfield, qui tenait un hôtel rue Sussex près de la rue John, à New Edinburgh, obtint un permis en 1889 et inaugura un bac moderne à vapeur. Ses bateaux portaient le nom de *Mansfield*. Ils marchaient au feu de copeaux de bois.

Ambassade de France

La propriété de Robert Blackburn, l'un des premiers marchands de New Edinburgh, fut acquise en 1930 et devint l'Ambassade de France.

Ce superbe bâtiment de granit canadien fut conçu par Eugène Beaudoin, architecte en chef des monuments civils de Paris. Construit entre 1936 et 1939, il fut le premier édifice à être érigé spécifiquement pour servir d'ambassade. Il est orné d'œuvres de peintres, sculpteurs et graveurs français. On y retrouve une très belle collection de tapisseries, et les murs des bureaux de l'ambassadeur sont recouverts de marbre sur lequel sont représentées, en noir, des scènes de l'histoire du Canada pendant le Régime français.

Sur la pelouse, à l'avant, dans un petit bassin artificiel, se trouve une miniature de la *Grande Hermine*, le navire dans lequel Jacques Cartier atteignit Stadacona (Québec) en 1535.

Résidence du Premier ministre, 24 promenade Sussex

À côté de la maison de Robert Blackburn se trouvait la résidence de l'expéditeur Malcolm McNaughton.

Tout à côté, James Merrill Currier avait fait construire sa maison, maintenant résidence du Premier ministre du Canada. Né à Troy, au Vermont, en 1820, Currier vint au Canada en 1837 et joua un rôle important dans la croissance d'Ottawa.

C'est en 1867 que Currier fit construire ce charmant manoir de 30 pièces flanqué de tours auquel il donna le nom imprononçable

shingles are from British Columbia and over the main entrance three maple leaves on their stem are engraved in stone to commemorate the three maple leaves introduced in Canada's Armorial in 1921.

Thus we reach the end of the west side of Sussex Drive, facing Government House grounds and the lodge which guards the Rideau Hall gates.

SUSSEX DRIVE, EAST SIDE

From Rideau Street to St. Patrick, shops conducted brisk trade. At the corner of Rideau and Sussex, in 1865, Henry A. Palmer, a hairdresser, kept a fancy goods store besides. He also advertised public bathrooms, an amenity "much wanted in this city," noted *The Union* in July that year.

There were haberdashers Fingland and Draper; Mrs. A.B. Beckett's ladies' fashion store; the newsstand and variety store owned by John Cass; the tailor and ready-to-wear merchant, P.A.

de "Gorphwysfa", terme gallois qui signifie "havre de paix". Pour la pendaison de la crémaillère, Currier organisa une réception à laquelle il convia 500 personnes dont le Premier ministre, sir John A. Macdonald. Le Prince Arthur, qui devint plus tard le duc de Connaught et le gouverneur général du Canada, se rendit à Ottawa en 1870 et y fut reçu. Pour l'occasion, on ajouta une salle de bal qui plus tard fut transformée en musée d'art. De nombreux tableaux de cette collection privée se trouvent maintenant à la Galerie nationale. Le gouvernement acquit la maison en 1943.

Le choix d'une résidence permanente pour le Premier ministre du Canada ne s'imposa pas avant 1945, car la plupart des premiers ministres avaient une résidence privée à Ottawa. Toutefois, lorsque Louis Saint-Laurent entra en fonctions en 1949, il habitait Québec et l'on eut du mal à trouver à Ottawa une maison adéquate pour sa famille.

C'est ainsi que la propriété Currier fut restaurée et transformée pour devenir une résidence officielle. L'ancienne cuisine, maintenant devenue salle de séjour, a vue sur la rivière des Outaouais et les Laurentides; la même perspective s'ouvre de la terrasse, anciennement le musée d'art. Les frais de rénovation se sont élevés à 550 000\$. La maison est construite en pierre de Rockcliffe, les bardeaux du plafond viennent de la Colombie-Britannique et au-dessus de l'entrée principale, trois feuilles d'érable sur leur tige sont gravées dans la pierre pour commémorer celles qui furent introduites dans les armoiries du Canada en 1921.

Ainsi, nous atteignons l'extrémité ouest de la promenade Sussex, qui fait face au terrain de la résidence du gouverneur général et au pavillon qui se dresse, tel un garde, devant les grilles de Rideau Hall.

PERSPECTIVE SUSSEX, CÔTÉ EST

Les commerces installés rue Sussex, entre Rideau et Saint-Patrick, étaient florissants. En 1865, Henry A. Palmer tenait, à l'angle des rues Rideau et Sussex, un magasin d'articles de nouveauté, adjacent à son salon de coiffure. Il faisait également de la réclame pour les bains publics, commodités "très en demande dans la ville", remarquait *The Union* dans son numéro de juillet de la même année.

Fingland et Draper y tenaient une mercerie; M^{me} A.B. Beckett,

Eagleson. On the upper floors of the Finland and Draper building were located M.J. Gorman and A.A. Adam, both barristers; J.B. Dorion's photographic studio; and the office of a dentist, J.A. Fissiault.

The next large stone building housed James Brough and Company, a leading drygoods firm. Like all important Bytown stores, it had a well ornamented hitching post on the street to accommodate rural customers.

The neighboring building north was occupied in the mid-1860s by James Buchanan, a provision merchant. Next door was T.P. Harkin's boot and shoe store. Olivier Durocher, Mayor of Ottawa in 1892-93, later had his shoe store there.

The drygoods emporium of J.-Achille Pinard occupied the southeast corner of George Street. Pinard and his family were prominent and influential for many decades. He remained in business until 1878, when he was succeeded by H.H. Pigeon.

George Street

Named after George IV, George Street, at Sussex, with its proximity to the market and Bytown's first court house, was a busy spot.

One of the earliest public wells in Bytown was in the middle of George Street. It was often used to extinguish fires. It was equipped with a whale oil lamp in the 1840s so that at night people could draw water for the next day.

While an imperial garrison was stationed in Ottawa before 1871, regimental bands gave open-air concerts on George Street square.

Buildings in the block between George and York Streets remain today.

One the northeast corner of Sussex and George is the site of the first hotel built in Bytown by Donald MacArthur, in 1827. It was a small stone building which served Bytown until 1843, under the name of Ottawa Hotel (the first time that name had been applied to anything in the area, except for the river). MacArthur's hotel played an important part in the city's early history, not only to accommodate travellers but also as a civic centre. It was, for instance, the cradle of the municipal library. Publications available

un magasin de vêtements pour dames; John Cass, un kiosque à journaux et un grand magasin, et P.A. Eagleson, un atelier de confection et de prêt-à-porter. Aux étages supérieurs de l'immeuble Finland et Draper se trouvaient les bureaux de M.J. Gorman et de A.A. Adam, tous deux avocats, le studio du photographe J.-B. Dorion, et le cabinet du dentiste J.-A. Fissiault.

L'immeuble de pierre voisin abritait l'entreprise *James Brough and Company*, l'une des principales merceries du temps qui, comme tous les magasins importants de Bytown, avait installé à la porte un poteau bien décoré où les paysans pouvaient attacher leurs chevaux.

Vers les années 1865, l'immeuble nord adjacent fut occupé par James Buchanan, marchand de comestibles, voisin de T.P. Harkin, marchand de chaussures. Olivier Durocher, maire d'Ottawa de 1892 à 1893, y tint plus tard, au même endroit, son propre commerce de chaussures.

Propriétaires d'un grand magasin d'articles de mercerie situé à l'angle sud-est de la rue George, J.-Achille Pinard et les membres de sa famille demeurèrent durant maintes décennies, des hommes d'affaires importants et bien en vue dans la région; en 1878, leur succéda H.H. Pigeon.

Rue George

En raison de sa proximité du marché et du premier palais de justice de Bytown, la rue George, nommée ainsi en l'honneur de George IV, était, en particulier à l'angle de la rue Sussex, un coin achalandé.

Au centre de la rue, se trouvait l'un des premiers puits publics de Bytown où souvent on venait chercher l'eau pour éteindre les incendies. Une lampe à l'huile de baleine y fut installée au cours des années 1840 pour permettre aux gens de venir le soir puiser leur eau du lendemain.

Jusqu'en 1871, alors que les troupes impériales tenaient garnison à Ottawa, la fanfare du régiment donnait dans la rue George des concerts en plein air.

Les immeubles construits à l'époque rue Sussex, entre les rues George et York, existent encore aujourd'hui.

À l'angle nord-est des rues Sussex et George se dressait autrefois le premier hôtel de Bytown construit, en 1827, par



Byward Market with Parliament Hill in background

Marché By, à l'arrière-plan, la Colline du Parlement

in 1838 included: *Blackwoods Magazine*, *Dublin Philosophical and Scientific Review*, *Quarterly Review of London*, *American Quarterly* and *Canadian Review*. A pair of bronze coal-oil table lamps, with shades, were provided and subscribers supplied their own oil.

In 1844 the hotel was renamed the British Hotel.

Forseeing increased business due to the proposed railway station at the north end of Sussex Street, the owner in 1853 replaced the original building with a four-storey stone structure which is still standing.

A typical social event would have been the Promenade Concert in 1865 to benefit the new orphans' home. Expenses were minimal; everyone with talent assisted, all refreshments were donated, and 303\$ was realised.

Barracks Hill military buildings were demolished to make room for the new Parliament Buildings and to accommodate the garrison troops large hotels were requisitioned. The British was taken over in 1866 for a term of three to five years at a rental of 3,000\$ for the first year and 4,000\$ for the succeeding years.

In 1870, men from the 60th Regiment established a dramatic club and presented a play at Gowan's Music Hall, donating receipts to the Ottawa General Hospital.

The barracks returned to their original function under the name Clarendon House, billed as "one of the most commodious and finest hotels in the city."

"The proprietor has completely remodelled and refurnished this hotel so that nothing is wanting to ensure the comfort of the guests. The bedrooms are large and airy, well lighted, heated and ventilated. The reading and coffee rooms are furnished with the best easy chairs, lounges, settees, etc. Members of Parliament, tourists and commercial gentlemen will find all facilities for their convenience and comfort unequalled by any other hotel. The dining room is one of the finest in the Dominion and can accommodate from 150 to 200 guests. The drawing and sitting rooms are unequalled in Canada."

Unable, however, to match the competition of the Russell House, the Clarendon closed its doors, and Prime Minister Sir John A. Macdonald arranged its purchase by the government for a geological museum. The verandahs, the pride of the Clarendon, were taken down.

Donald MacArthur. Petit bâtiment de pierre, il servit la localité de Bytown jusqu'en 1843, sous le nom de "Ottawa" Hotel, vocable utilisé pour la première fois dans la région, si l'on excepte la rivière. L'hôtel MacArthur joua un rôle important dans l'histoire de la ville car, en plus d'héberger les voyageurs, il servait aussi de centre municipal et de bibliothèque. Parmi les publications disponibles en 1838, il convient de citer: *Blackwoods Magazine*, *Dublin Philosophical and Scientific Review*, *Quarterly Review of London*, *American Quarterly* et *Canadian Review*. Deux lampes de table au pétrole, avec abat-jour, étaient laissées à la disposition des abonnés qui devaient cependant apporter leur combustible. En 1844, l'hôtel changea de nom et devint le *British Hotel*.

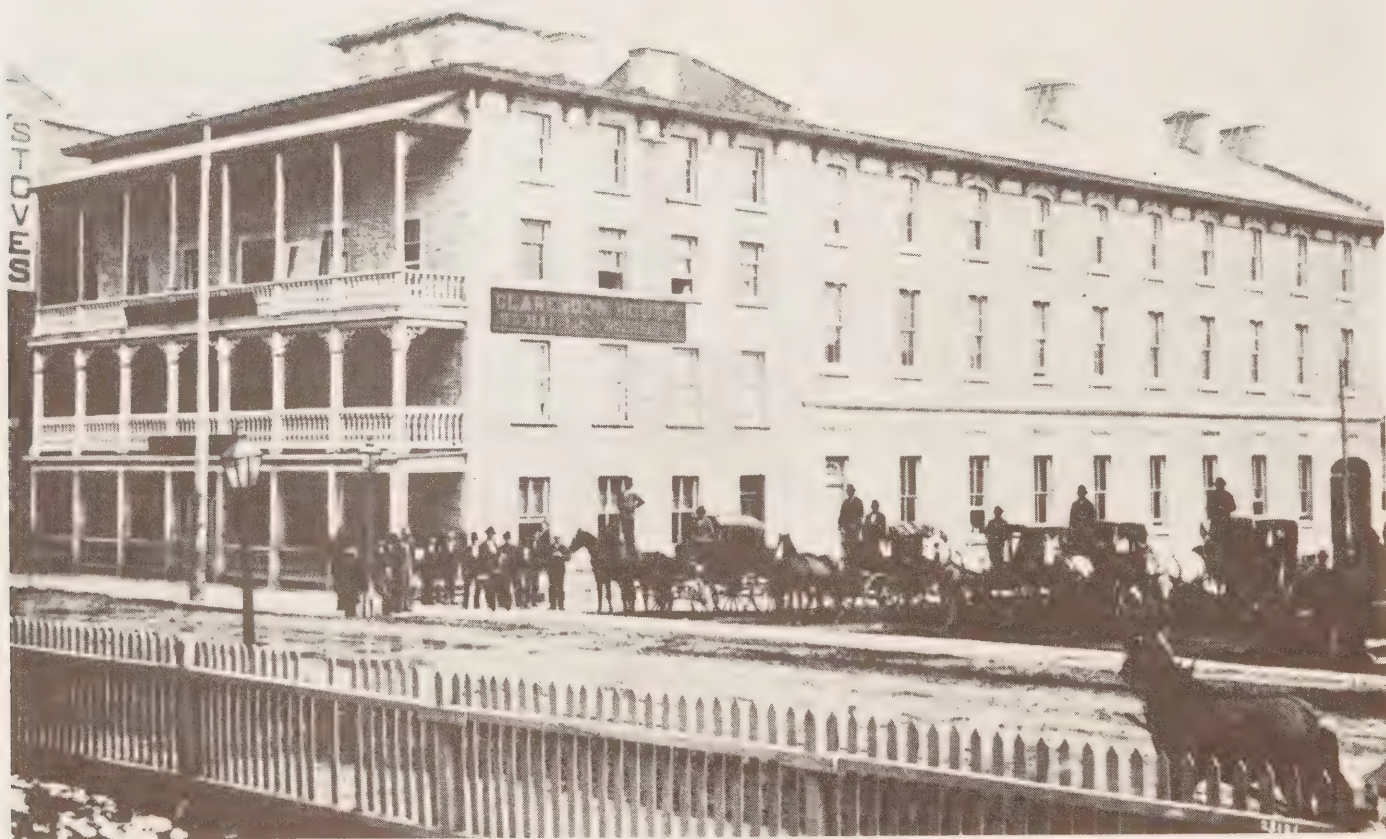
Prévoyant une augmentation des affaires à la suite de la construction d'une gare de chemin de fer au nord de la rue Sussex, le propriétaire remplaça, en 1853, le bâtiment original par un immeuble de quatre étages encore en usage aujourd'hui.

En 1865, eut lieu, événement social typique, un concert sur la promenade de la rue George, au profit du nouvel orphelinat. Les frais furent réduits au minimum; tous ceux qui possédaient du talent y participèrent, et la vente des rafraîchissements reçus en don rapporta la somme de 303\$.

Installé sur la Colline des Casernes, le quartier militaire dut être démoli pour faire place aux édifices du Parlement, et de grands hôtels devinrent donc nécessaires pour héberger les troupes de garnison. En 1866, le *British Hotel* fut retenu, pour une période de trois à cinq ans, et loué au coût de 3 000\$ pour la première année et de 4 000\$ pour les années subséquentes.

En 1870, les hommes du 60^e régiment fondèrent un club d'art dramatique et présentèrent une pièce de théâtre au *Gowan's Music Hall*, au bénéfice de l'Hôpital général d'Ottawa.

Cette caserne reprit sa fonction originale et devint le *Clarendon House*, connu comme l'un des hôtels les plus spacieux et les plus élégants de la ville. Le propriétaire l'avait complètement rénové et remeublé, de sorte que rien ne manquait au confort des invités. Grandes et aérées, les chambres étaient aussi éclairées, chauffées et ventilées adéquatement. La bibliothèque et les salons où l'on se réunissait pour prendre le café étaient meublés d'excellents fauteuils, sofas et canapés. Députés, touristes et commerçants y trouvaient un confort que ne leur offrait aucun autre hôtel. La salle à manger qui pouvait accueillir de 150 à 200 convives comptait



Barracks become a hotel with third verandah, 1875. The building, like many in the area, has been restored (unfortunately, without verandahs) by the National Capital Commission.

La caserne est convertie en hôtel, en 1875; remarquer la troisième véranda. La Commission de la Capitale nationale a restauré cet immeuble, comme beaucoup d'autres du secteur, sans les vérandas, malheureusement.

The first exhibition of arts in Ottawa, under auspices of the newly formed Royal Canadian Academy of Arts, took place in the building in 1880. The encouragement of the Marquess of Lorne, then Governor-General, and his wife, Princess Louise, was instrumental in the project. The vice-regal couple chose the paintings and nominated the charter academicians. Sir John A. Macdonald inaugurated the academy and, in effect, the National Gallery.

The Governor-General gave the opening address in which he said: "English manufacture, as you know, has become famous for its durability; French manufacture for its beauty and workmanship; and here, where we have a people sprung from both races, we should be able to combine these excellencies."

In one day more than 7,000\$ worth of the paintings were sold. Some critics pretended that such an artistic exhibition was beyond Canada. The newspapers reported more promenading than looking at pictures and a hopeless mix-up of hats and galoshes. Nonetheless, a lengthy list and description of the oil paintings and water colors exhibited was given in the *Ottawa Herald* of March 15, 1880.

Exhibitions later were held annually in Montreal, Toronto and Ottawa, but as they grew in number the Academy was forced to drop Ottawa because the city was unable to furnish proper accommodation.

In 1881, the Canadian Geological Survey and its museum, which had been located at McGill University since 1843, were moved to Ottawa and lodged in Clarendon House until 1940.

Finally the National Capital Commission took over the building and renovated it completely.

Institut Jeanne-d'Arc

In the block beyond York Street one finds sturdy buildings: Thompson Bros., flour merchants; J.W.W. Ward, barrister; Christian Teager, tobacconist; James Thompson, fur dealer and lumbermen's supplies, who sold the first three dozen pairs of snowshoes made by the Huron Indians of Ancienne Lorette to the Frontenac Snowshoe Club; T.J. Seaton, watchmaker; E. O'Leary, tailor and ready-to-wear merchant; Mrs. L. Perranet, restaurant;

parmi les plus élégantes du Dominion, et la salle de réception et le salon n'avaient pas leur pareil au Canada.

Toutefois, incapable de soutenir la concurrence que lui opposait le *Russell House*, le *Clarendon* dut fermer ses portes. Sir John A. Macdonald, alors premier ministre du Canada, l'acheta et le transforma en musée de géologie; les vérandas qui faisaient jadis la fierté du *Clarendon* furent démolies.

La première exposition d'oeuvres d'art d'Ottawa fut présentée dans l'immeuble, en 1880, sous les auspices de la nouvelle Académie Royale des Arts. L'encouragement du marquis de Lorne, alors gouverneur général, et de sa femme, la princesse Louise, contribua à la réalisation du projet. Le couple s'occupa de choisir les peintures et de nommer les membres de l'Académie qu'inaugura sir John A. Macdonald et qui devait devenir par la suite la Galerie nationale.

C'est le gouverneur général qui prononça l'allocution d'ouverture: "Les manufacturiers anglais, comme vous le savez, sont reconnus pour la durabilité de leurs produits et les fabricants français pour leur habileté et la beauté de leur travail; comme notre peuple est issu des deux races, nous devrions pouvoir combiner les deux niveaux d'excellence."

En une seule journée, la vente des peintures excéda 7 000\$. Certains critiques soutenaient qu'une exposition d'art d'une telle envergure était irréalisable au Canada. D'après les journaux de l'époque, la galerie attira plus de curieux que de connaisseurs. Néanmoins, le 15 mars 1880, l'*Ottawa Herald* publia la liste et une description détaillée des huiles et des aquarelles exposées. Par la suite, l'Académie présenta annuellement des expositions à Montréal, à Toronto et à Ottawa, mais à mesure que le nombre de pièces augmentait, elle se vit forcée de rayer Ottawa des tournées, vu l'impossibilité d'y trouver des locaux adéquats.

En 1881, la Commission géologique du Canada et son musée qui, depuis 1843, étaient logés à l'université McGill, emménagèrent au *Clarendon House* d'Ottawa et y restèrent jusqu'en 1940.

Enfin, la Commission de la Capitale nationale prit l'immeuble à sa charge et le rénova entièrement.

Institut Jeanne-d'Arc

Dans le quadrilatère à l'arrière de la rue York se dressaient des immeubles solidement construits où étaient logés les marchands



The other side of Sussex (see photo on page 50)

L'autre côté de la rue Sussex (v. photo page 50)

B. Champagne, restaurant; A. Dazé, barber; and Revere House Hotel, M. Quinn, proprietor.

Beginning in 1915, many of these commercial establishments north of York Street were converted to the *Institut Jeanne d'Arc* under the administration of the Sisters of Jeanne d'Arc. The original buildings still stand.

The *Institut* is a religious community providing a residence for young girls and women, and dates from 1914 when Rev. Mother Marie-Thomas-D'Aquin came to Ottawa. In 1915, a house was opened in one of the five buildings now occupied by the *Institut*. Other buildings were gradually added. The oldest is the stone structure at the corner of York, dating from the late 1840s. The brick building at the corner of Clarence Street was the Revere House.

Establishments between Clarence and Murray Streets included: Alfred Forest's wine, spirit and grocery store; D. Gauthier, boot and shoe dealer; Valade Pharmacy; Antoine Galardi, fruit dealer; Adrien Lalonde, wholesale tobacco store; P.C. Guillaume, stationer; and *Hotel du Castor*, owned by Ed Chevrier. The hotel was known by thousands of lumbermen and remained in operation for more than a century under the same family. It was gutted by fire in the 1960s, taken over by the NCC and reconstructed.

Farther along were Joseph Bureau's barber shop, where shantymen had their winter's crop of hair cut off; and Leblanc and Lemay's ready-made clothing shop, which sold more clothes to the shantymen than any other store in Bytown. On the Leblanc and Lemay store site, Hugh Hagan in 1837 had opened an English and Commercial Academy in a little wooden house formerly occupied by Michel Brousseau, a saddler. Subjects taught were reading, elocution, writing, English grammar, arithmetic, history, geography and bookkeeping.

Tin House Court

Tin House Court is about 100 feet east of Sussex between Clarence and Murray Streets. A tin house front wall was fixed, as decoration, to the side wall of the former Leblanc and Lemay store. The facade comes from a frame house built in the 1860s on

de farine, Thompson Bros.; l'avocat J.W.W. Ward; le marchand de tabac Christian Teager; le marchand de fourrures et de fournitures de bûcherons James Thompson, qui vendit, au *Frontenac Snowshoe Club*, les trois premières douzaines de paires de raquettes confectionnées par les Hurons de l'Ancienne-Lorette; l'horloger T.J. Seaton; le tailleur et marchand de prêt-à-porter E. O'Leary; les restaurateurs M^{mes} L. Perranet et B. Champagne; le barbier A. Dazé, outre le *Revere House Hotel*, propriété de M. Quinn.

Dès 1915, nombre de ces établissements commerciaux, situés au nord de la rue York, furent transformés et occupés par l'*Institut Jeanne-d'Arc*, administrés par les Soeurs de Jeanne d'Arc. Les bâtiments originaux sont encore utilisés.

Communauté religieuse et résidence pour femmes et jeunes filles, l'*Institut* date de 1914, soit depuis l'arrivée à Ottawa de la Révérende Mère Marie-Thomas-D'Aquin. En 1915, l'*Institut* fut logé dans un des cinq bâtiments qu'il occupe aujourd'hui. Le plus ancien est un bâtiment de pierre sis au coin de la rue York et qui remonte à la fin des années 1840. Le bâtiment de brique qui se dresse au coin de la rue Clarence était autrefois le *Revere House*.

Les établissements situés rue Sussex, entre les rues Clarence et Murray, logeaient Alfred Forest, à la fois marchand de vins et de spiritueux et épicier; D. Gauthier, marchand de chaussures; la pharmacie Valade; Antoine Galardi, marchand de fruits; Adrien Lalonde, grossiste en tabac; P.C. Guillaume, papetier; ainsi que l'*Hôtel du Castor*, propriété de Ed Chevrier. L'hôtel devient le lieu de rencontre de milliers de bûcherons et fut exploité pendant plus de cent ans par les membres d'une même famille. En 1960, un incendie ne laissa de l'hôtel que les murs et la Commission de la Capitale nationale l'acheta et le reconstruisit.

Un peu plus loin se trouvait le salon de barbier de Joseph Bureau où les bûcherons venaient, à la fin de l'hiver, se faire couper les cheveux et le magasin de prêt-à-porter de Leblanc et Lemay qui leur vendait plus de vêtements que n'importe quel autre magasin de Bytown. À l'endroit même où s'élevait jadis le magasin Leblanc et Lemay, Hugh Hagan ouvrit, en 1837, une académie anglaise et commerciale dans la petite maison de bois qu'avait occupée autrefois Michel Brousseau, sellier; on y enseignait la lecture, la diction, l'écriture, la grammaire anglaise, l'arithmétique, l'histoire, la géographie et la comptabilité.

nearby Guigues Street. Between 1904 and 1913 the house was owned by Honoré Foisy, a plumber, tinsmith and roofer who clad his entire house in tin, commonly used because it was economical and weather-resistant. His family of tinsmiths exercised all its skills to embellish the porch, pediment, parapet, gazebo and even window and door frames in a wonderful imitation of stone and wood. The work entailed cutting and shaping small tin squares, meticulously hand-tapping the paper-thin tin to the desired pattern, and soldering hundreds of pieces to create the final facade.

The block between Murray and St. Patrick Streets encompassed the outposts of business. The most important establishment was the Saratoga House Hotel, on the corner of Murray, formerly the Quebec Hotel. In 1918, the building became *Appartements Valin*, named after the Saratoga's owner, Napoleon H. Valin. It was destroyed by fire in April, 1961. The NCC acquired the property and created a small corner park.

Continuing northward were: Legault and Loyer's grocery store; Joseph Bécharde, hotel-keeper; Joseph Miller, cigar-maker; Louis Grison, tinsmith; Pierre A. Dallaire, and George Huff, both restaurants; George Chanet, caretaker, St. Joseph College; Louis St. Louis, bowling alley; and Antoine Touton, general agent.

Episcopal Palace

The Episcopal Palace on St. Patrick Street is the official residence of the Roman Catholic Archbishop of Ottawa. The heraldic devices adorning the front wall and main entranceway express the papal presence. The building was recently restored to its original design.

Adjacent to the Basilica, the Episcopal Palace was ready for occupancy in 1850, having cost £1,773. It is shown in Whitefield's view of Lower Town of 1855. The mansard roof is one of the earliest built in Canada.

The statue of Msgr. J.-E.-Bruno Guigues (1805-1874), the first Bishop of Ottawa and founder of the University of Ottawa, is the work of the French sculptor A. Verrebut. It was unveiled in 1889

Cour de la maison de fer-blanc

La cour de la maison de fer-blanc se trouve à une trentaine de mètres à l'est de la promenade Sussex, entre les rues Clarence et Murray. La façade d'une maison de fer-blanc a été suspendue, à titre ornemental, au mur latéral de l'ancien magasin Leblanc et Lemay. Cette façade provient d'une maison en bois du voisinage (rue Guigues), construite aux environs de 1860.

Honoré Foisy, plombier, ferblantier et couvreur qui en fut le propriétaire de 1904 à 1913, l'avait fait recouvrir en entier de fer-blanc, matériau couramment employé à cause de son prix modique et de sa résistance aux intempéries. Tous ferblantiers, les Foisy déployèrent tout leur savoir-faire pour embellir le porche, le fronton, le parapet, le balcon et même l'encadrement des fenêtres et des portes, imitant merveilleusement bien la texture de la pierre et du bois. Pour ce faire, ils durent couper et tailler des centaines de petits carrés de fer-blanc, façonnant méticuleusement à la main les minces feuilles laminées jusqu'à ce qu'elles prennent la forme voulue, puis les souder pour arriver à créer la façade actuelle.

À l'époque, le pâté de maisons situé entre les rues Murray et Saint-Patrick abritait en quelque sorte les avant-postes du commerce. L'établissement le plus important était le Saratoga House Hotel, situé au coin de la rue Murray et auparavant baptisé, hôtel Québec. En 1918, l'immeuble prit le nom de son propriétaire, Napoleon H. Valin, et devint les Appartements Valin. Il fut la proie des flammes en avril 1961, et la CCN fit l'acquisition du terrain pour y aménager un petit parc.

Plus au nord se trouvaient les établissements de Legault et Loyer, épiciers; Joseph Bécharde, hôtelier; Joseph Miller, fabricant de cigares; Louis Grison, ferblantier; Pierre A. Dallaire et George Huff, restaurateurs; Georges Chanet, concierge du collège Saint-Joseph; Louis Saint-Louis, tenancier d'un salle de quilles et Antoine Touton, agent général.

Palais épiscopal

Le palais épiscopal, rue Saint-Patrick, est la résidence officielle de l'archevêque de l'Église catholique romaine d'Ottawa. Les signes héraldiques qui en ornent la façade et l'entrée principale symbolisent la souveraineté papale. L'édifice a récemment été restauré, conformément à son style original.

on the occasion of the inauguration of the First Chapter of the Cathedral.

The statue of Msgr. J-Thomas Duhamel (1841-1909) is the work of J.P. Laurin of Ottawa and was unveiled in 1943. Duhamel was the second bishop of Ottawa, from 1874 to 1886, and first archbishop, from 1886 to 1909.

Basilica

Bytown's first public meeting of Roman Catholics took place in 1828 and a committee was formed to plan construction of a church. Colonel By leased the upper floor of the market building in Upper Town, where mass was celebrated for about a year. Since the majority of Catholics lived in Lower Town, Bishop Macdonnell of Kingston petitioned for land to build a church and rectory. Three lots, where the present Notre Dame Basilica now stands on Sussex at St. Patrick Street, were granted. The bishop asked that the deed mention "no taverns, stores or shops be erected thereon and should be for religious purposes only."

A handsome wooden church 30.4 m long by 12.2 m wide, dedicated to St. James the Minor, was opened in 1832. The sale of pews, customary then, amounted to £63/13/6. In three years, the congregation had increased so that a gallery was installed at the back of the church. A belfry was added and a 229.5kg bell; a beadle was appointed at an annual salary of £5.

In 1839 construction of a new stone church began without disturbing the wooden church. In 1842 the old church was moved across the street on rollers. The work had to be done in a week to avoid interruption of Sunday service. In September, 1846, fire swept the old church. The pews were saved and although the interior of the new church was not quite ready for use, they were installed and service has been held continuously ever since.

Completed in 1858, the twin steeples of the Basilica reach 54.9 m above street level. A large clock was installed on the southwest bell tower in 1859. In 1872, a telegraph system linked both this clock and the one in the Parliament Tower with the noon-day gun and the bells rang simultaneously with the gun's firing.

The tall wooden statue of the Madonna that stands between the pinnacles indirectly owes its existence to the white marble statue

Voisin de la basilique Notre-Dame, le palais épiscopal érigé au coût de £1 773 fut prêt à accueillir ses occupants en 1850. On peut le voir dans le dessin de Whitefield représentant une vue de la Basse-Ville en 1855. Son toit en mansarde est l'un des premiers construits au Canada.

La statue de Mgr J.-E.-Bruno Guigues (1805-1874), premier évêque d'Ottawa et fondateur de l'Université d'Ottawa, est l'oeuvre du sculpteur français A. Verrebot. Elle fut dévoilée en 1889 à l'occasion du premier chapitre de la cathédrale.

La statue de Mgr J.-Thomas Duhamel (1841-1909), sculptée par J.-P. Laurin d'Ottawa, fut inaugurée en 1943. Mgr Duhamel fut le deuxième évêque d'Ottawa, de 1874 à 1886, et le premier archevêque, de 1886 à 1909.

Basilique Notre-Dame

C'est en 1828 que les catholiques de Bytown tinrent leur première assemblée publique et y élirent un comité chargé de voir à la construction d'une église. Le colonel By loua l'étage supérieur d'un édifice commercial de la Haute-Ville, où la messe fut célébrée pendant un an environ. Toutefois, la majorité des catholiques vivaient dans la Basse-Ville; aussi l'évêque Macdonnell de Kingston sollicita-t-il un terrain pour y faire construire une église et un presbytère. On lui concéda les trois lots sur lesquels se trouve aujourd'hui la basilique Notre-Dame, à l'angle de la promenade Sussex et de la rue Saint-Patrick. L'évêque demanda que l'acte de cession porte la clause suivante: aucun magasin, taverne ou boutique ne sera construit sur le terrain qui sera réservé à des fins religieuses.

Ainsi ouvrit ses portes en 1832 une belle église de bois dédiée à Saint-Jacques le Mineur et mesurant 30.4 m de longueur sur 12.2 m de largeur. Alors coutumière, la vente des bancs rapporta £63/13/6. Trois ans plus tard, la congrégation s'étant agrandie, il fallut construire une tribune, à l'arrière. Enfin, l'église s'orna d'un clocher et d'une cloche de 229.5kg et l'on retint les services d'un bedeau, au salaire annuel de £5.

En 1839, on entreprit la construction d'une église en pierre, mais on ne déplaça pas tout de suite l'église de bois. Ce n'est qu'en 1842, qu'on la transporta, sur des rouleaux, de l'autre côté de la rue. Le travail devait être effectué en l'espace d'une semaine, afin de ne

of Queen Victoria in the centre of the Parliamentary Library.

In 1865, the Canadian government wished to honor the Queen. Sculptors were invited to submit models. Among others, Marshall Wood and an Italian sculptor, Cordona, visited Ottawa with their submissions. Wood was awarded the contract and Cordona, lacking funds for his return passage, approached Bishop Guigues and offered to create a ten-foot wooden statue of the Virgin Mary, to be mounted between the steeples, for 200\$. The offer was accepted and Cordona's work was paid for by the shantymen of the Gatineau and Lièvre lumber camps.

Guigues Street at Sussex

The *Académie De-La-Salle* was erected in 1852 as the first permanent building of Bytown College. Now the University of Ottawa, the college had started in 1848 in a temporary frame building attached to the new cathedral.

Within four years the new quarters were too small for the number of students and the college moved to Wilbrod and Cumberland Streets. The building then became the *Hôtel de Champagne*, operated by Isidore Champagne. It was the hotel closest to the railway station and wharves at the time. In 1870 the building was rented to the Ottawa Separate School Board for its Notre Dame parish elementary school. In 1888, the name Notre Dame was changed to La Salle and, two years later, the school board acquired the property. In 1899 it was sold to the Christian Brothers congregation which also acquired neighboring properties including the stone house which had been the first Bishop's Palace on Sussex Street. The new owners opened a private school named *Académie-De-La-Salle*. Classes were taught there until 1971 when the school board constructed a new building. In 1948, the Canadian Repertory Theatre, Canada's first professional repertory theatre, was launched at the Academy.

In 1973, the federal government bought the property and renovated the building as offices. The townhouse or former Bishop's Palace became a ministerial office. After the Bytown Museum and Rideau Hall, it is Ottawa's oldest surviving building. Its appearance in the 1840s was as we see it today, a three-storey stone house with parapet gables, dormer windows, end chimneys

pas entraver la célébration du service dominical. En septembre 1846, un incendie ravagea l'ancienne église, dont on ne réussit qu'à sauver les bancs. Ceux-ci furent installés dans la nouvelle église, même si l'intérieur n'était pas tout à fait terminé, et on y célèbre la messe depuis lors.

Achevés en 1858, les deux clochers s'élèvent à 54.9 m au-dessus du niveau de la rue. En 1859, on installa dans le clocher sud-ouest, une énorme horloge. En 1872, au moyen d'un système télégraphique, on relia cette dernière et l'horloge de la Tour du Parlement au canon de midi, de façon que les cloches se mettent à sonner au moment où retentirait le coup de canon.

La haute statue de bois de la madone qui se dresse entre les pinacles doit indirectement son existence à la statue de marbre blanc de la reine Victoria, au milieu de la bibliothèque du Parlement.

En effet, désireux de rendre hommage à Sa Majesté, le gouvernement canadien décida, en 1865, de lui faire élever une statue. Il invita donc des sculpteurs à présenter des modèles. Marshall Wood et un sculpteur italien du nom de Cordona se rendirent, entre autres, à l'invitation. Wood fut choisi, et Cordona, qui n'avait pas de quoi payer son voyage de retour, offrit à l'évêque Guigues de sculpter, pour la somme de 200\$, une statue de bois de trois mètres de la vierge Marie qui serait placée entre les pinacles. L'évêque accepta et Cordona fut payé par les bûcherons des camps de la Gatineau et de la Lièvre.

Rue Guigues, angle Sussex

Premier édifice permanent du collège de Bytown, l'*Académie De-La-Salle* fut construite en 1852. Devenu aujourd'hui l'Université d'Ottawa, le collège avait installé ses premiers locaux en 1848 dans un bâtiment temporaire en bois contigu à la nouvelle cathédrale.

En moins de quatre ans, les nouveaux locaux devinrent insuffisants et le collège dut déménager dans des bâtiments des rues Wilbrod et Cumberland. L'édifice passa aux mains d'Isidore Champagne et prit le nom d'*Hôtel de Champagne*; il s'agissait à l'époque de l'hôtel le plus près de la gare de chemin de fer et des quais. En 1870, l'immeuble fut loué au Conseil des écoles séparées d'Ottawa, qui y logea l'école primaire de la paroisse Notre-Dame. En 1888, le nom de Notre-Dame fut remplacé par celui de La Salle

and a central doorway with sidelights and a fanlight. Its style is English-American, with Scottish masonry skills similar to those used in building of the Rideau Canal.

McTaggart Street was named after John McTaggart, who, under Colonel By's supervision, directed the building of the canal. He was treasurer of the first council chosen in 1828 "to conduct the municipal business" before the governor's appointment of magistrates.

Mother House of the Sisters of Charity

Though the military hospital on Barracks Hill admitted civilian patients, it could not do so indefinitely. In 1844, Msgr Phelan travelled to Montreal where he discussed the situation with the Grey Nuns, or the Sisters of Charity, of the Montreal General Hospital. He stressed the convent's opportunity to tend the sick as well as teach children and take care of orphans.

Four young nuns and two postulants, including Mother Elisabeth Bruyère, after whom Bruyère Street would be named, answered the call. On the morning of Feb. 19, 1845, they left Montreal and set out for Bytown in a sleigh driven by Father Pierre-Adrien Telmon. The journey took two days of hard driving. They stopped the first evening at Montebello, where the leader of the 1837 Rebellion, Louis-Joseph Papineau, welcomed them in his manor house. The following day, they reached Pointe-Gatineau where a procession of eighty cutters and sleighs greeted them. The Sisters were escorted to a modest wooden house on St. Patrick Street, next to the church. At the back was a shed, transformed into a school. In the centre of the classroom was a huge box stove. When not used for heating, it was used for disciplinary purposes. Mischievous students sat on a stool on top of the stove wearing a dunce's cap.

Part of the convent was converted into a hospital which opened to patients, regardless of race or creed, on May 10, 1845.

During the 1847-48 typhus epidemic, a frame hospital, known as the Fever House or Immigrants' Hospital, was built on land previously granted for the convent. Later Mother Bruyère sought a larger, more permanent convent and in 1850 a new stone Mother House on Sussex Street was completed and the hospital, orphanage and school moved into it.

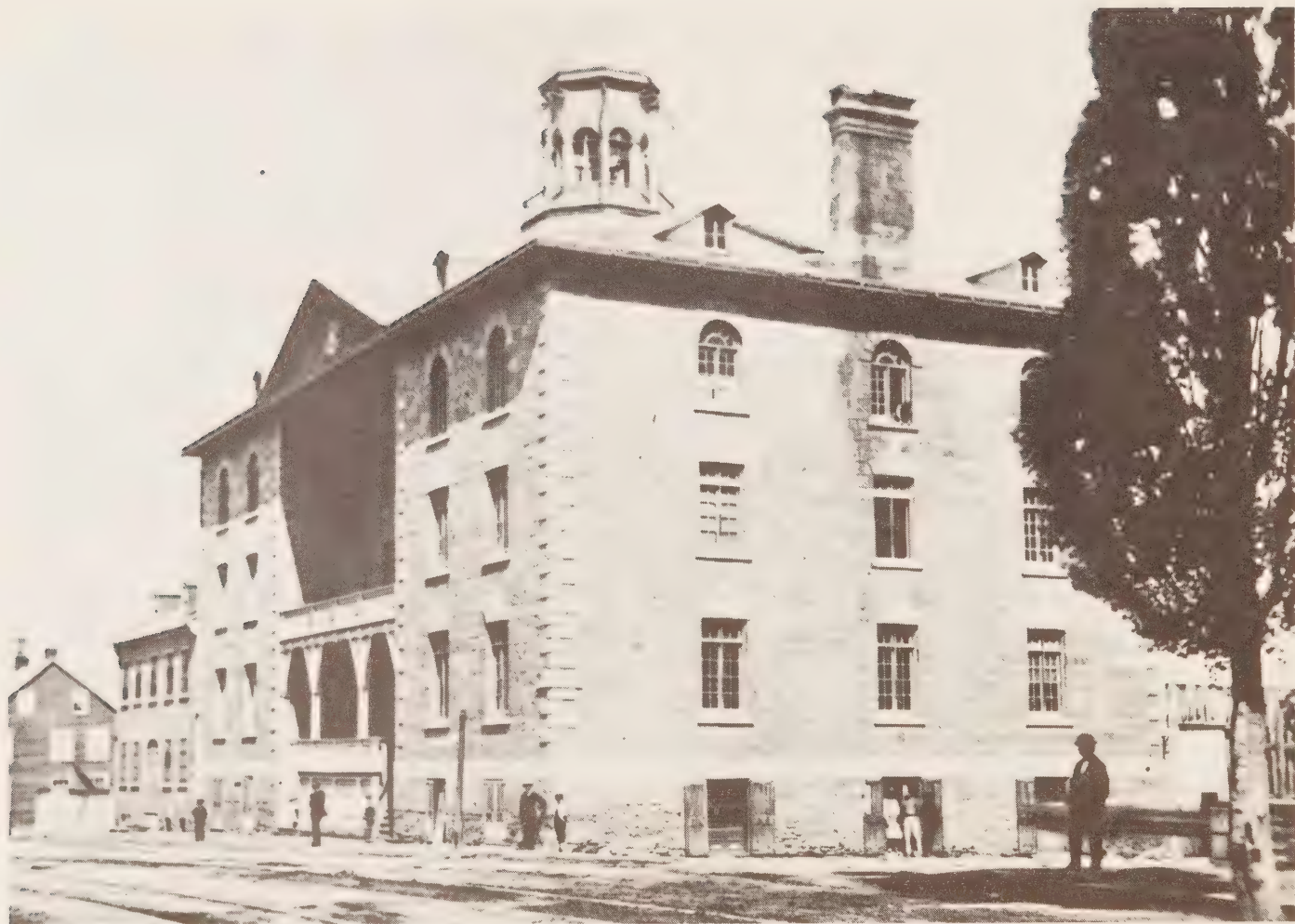
et, deux ans plus tard, le conseil scolaire acheta la propriété. En 1899, elle fut revendue à la congrégation des Frères des écoles chrétiennes, qui se porta en même temps acquéreur des propriétés avoisinantes, dont la maison de pierre qui avait été le premier palais épiscopal rue Sussex. Les nouveaux propriétaires ouvrirent une école privée qu'ils baptisèrent Académie De-La-Salle et où les classes furent tenues jusqu'à ce que le conseil scolaire fasse construire un nouveau bâtiment, en 1971. C'est à l'Académie De-La-Salle que fut lancé, en 1948, le premier théâtre de répertoire professionnel du Canada, le *Canadian Repertory Theatre*.

En 1973, le gouvernement fédéral fit l'acquisition de la propriété et en restaura les édifices pour en faire des bureaux. La maison de ville ou, plutôt, l'ancien palais épiscopal devint un bureau ministériel. Après le musée de Bytown et Rideau Hall, c'est la plus vieille construction d'Ottawa. Elle a gardé la même apparence qu'en 1840, soit celle d'une maison de pierre à trois étages, garnie de pignons à parapet, de lucarnes, de cheminées latérales et d'une porte d'entrée flanquée de fenêtres et couronnée d'une imposte en éventail. De style anglo-américain, elle a été construite suivant des techniques de maçonnerie écossaise similaires à celles utilisées dans la construction du canal Rideau.

Maison-mère des Soeurs de la Charité

Au début, les civils étaient admis à l'hôpital militaire de la Colline des Casernes, mais la situation ne pouvait s'éterniser. Aussi, en 1844, Mgr Phelan se rendit-il à Montréal pour discuter de la question avec les Soeurs grises, ou Soeurs de la Charité, de l'hôpital général de Montréal. Il leur souligna la possibilité qu'aurait le couvent de s'occuper des malades, tout en instruisant les enfants et en prenant soin des orphelins.

Quatre jeunes religieuses et deux postulantes, dont mère Elisabeth Bruyère, qui a donné son nom à une rue, répondirent à l'appel. C'est ainsi que le matin du 19 février 1845, elles se mirent en route pour Bytown dans un traîneau conduit par le père Pierre-Adrien Telmon. Le voyage mené à vive allure, dura deux jours. Le premier soir, Louis-Joseph Papineau, les accueillit dans son manoir. Le lendemain, ils atteignirent Pointe-Gatineau, où un cortège de quatre-vingts traîneaux les attendait pour leur souhaiter la bienvenue. Les religieuses furent escortées jusqu'à



Christian Brothers' School, 1873.

École des Frères des écoles chrétiennes, en 1873.

Clocks and watches were scarce in early Bytown and the sundial at the southwest corner of the Mother House provided the correct time, at least in sunny hours. Rev. Jean-François Allard, known for his mathematical and scientific knowledge, built the double-face sundial, still providing the time to this day.

The Sussex blocks marked by Cathcart, Bolton and Boteler Streets included such establishments and residents as: Dominion Carriage Factory, W. Gervais, proprietor; Robert Coghill, carriage maker; David Hyland, grocer; James Porter, policeman; Hilaire Laviolette, grocer; Théo Bellemare, cobbler; James Quinn, tailor; T. Roy, postal clerk; Mrs. H. Malamphy, widow.

St. Lawrence and Ottawa Railway Station

Bytown's first railroad station, terminus of the Bytown-Prescott Railway, faced McTaggart Street at Sussex.

When plans for the Grand Trunk Railway between Montreal and Toronto became known, numerous Bytown and Prescott businessmen realized the rewards there would be in linking Bytown with these centres through a junction line built to Prescott. It would be an outlet for lumber and other Ottawa Valley products and would promote other industries and settlement. Thomas McKay and his son-in-law, John MacKinnon, pressed for a route along the Rideau River through New Edinburgh. The station was built on Sussex Street near McKay's industries at Rideau Falls and opposite Queen's Wharf.

Once rails had been laid from Prescott to Billings Bridge, funds and credit were exhausted. No more rails were available. Robert Bell purchased a quantity of 7.6 cm x 10.1 cm hardwood scantlings on which he laid strips of hoop-iron to complete the line. A train pulled by the locomotive *Oxford* arrived in New Edinburgh Christmas Day, 1854, at 17:00, and was greeted by a large, cheering crowd. The bridge over the Rideau River was not yet completed and passengers were ferried across. They walked to the station where the inauguration ceremony concluded with a banquet. In April, 1855, trains pulled into the station.

With the Bytown-Prescott Railway completed, Bytown people were two hours away from Ogdensburgh, N.Y., and less than 24 hours from Boston and New York.

une modeste maison de bois située rue Saint-Patrick, près de l'église. Dans la cour arrière se trouvait une remise que l'on transforma en école. Au centre de l'unique salle de classe se trouvait un énorme poêle à bois qui, lorsqu'il ne chauffait pas la pièce, servait à des fins disciplinaires. En effet, les écoliers turbulents devaient, coiffés d'un bonnet d'âne, s'asseoir sur un tabouret posé sur le poêle. Une partie du couvent fut transformée en hôpital, qui ouvrit ses portes le 10 mai 1845 pour accueillir tous les malades, sans égard à leur race ou à leur religion.

Pendant l'épidémie de typhus qui sévit au cours des années 1847 et 1848, un hôpital en bois, connu sous le nom de maison des fièvres ou d'hôpital des immigrants, fut construit sur le terrain où devait à l'origine être érigé un couvent. Par la suite, à la requête de mère Bruyère qui désirait un couvent plus spacieux et plus permanent, une nouvelle maison de pierre fut construite en 1850 et les religieuses y installèrent l'hôpital, l'orphelinat et l'école.

À l'époque, rares étaient les habitants de Bytown qui possédaient une horloge ou une montre; aussi, un cadran solaire fixé au coin sud-ouest de la maison-mère leur permettait-il de savoir l'heure exacte, du moins lorsqu'il faisait soleil. Le Révérend Jean-François Allard, reconnu pour ses connaissances mathématiques et scientifiques, fabriqua ce cadran solaire, qui aujourd'hui encore marque l'heure.

Les pâtés de maisons de la promenade Sussex encadrés par les rues Cathcart, Bolton et Boteler hébergeaient les commerçants et les résidents suivants: W. Gervais, propriétaire de la *Dominion Carriage Factory*; Robert Coghill, carrossier; David Hyland, épicier; James Porter, policier; Hilaire Laviolette, épicier; Théo Bellemare, cordonnier; James Quinn, tailleur; T. Roy, postier et M^{me} H. Malamphy, veuve.

La rue McTaggart tient son nom de John McTaggart qui, sous la supervision du colonel By, dirigea la construction du canal. Il fut le trésorier du premier conseil élu en 1828 pour s'occuper des affaires municipales, avant que le gouverneur ne désigne des magistrats à cette fonction.

Gare de chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa

La première gare de chemin de fer de Bytown, terminus du Bytown and Prescott Railway, donnait sur la rue McTaggart, au coin de la promenade Sussex.

In December, 1878, a coal-burning engine pulled the royal train with the Marquess of Lorne and Princess Louise from Prescott Junction to Sussex Street station. The engine, sandbox and wheels were painted and varnished for the occasion but the engineer and fireman were in the open without shelter.

The company's financial situation was always precarious and the company was foreclosed at auction in Toronto in 1865. Two years later another company was incorporated under the name St. Lawrence and Ottawa Railway. In 1884, this company leased its line to Canadian Pacific Railway for 999 years and the Sussex Street station was closed. All traffic was transferred to the CPR Broad Street station. The Sussex Street station was demolished. On the site is the new headquarters of the Department of External Affairs.

City Hall

Facing the Ottawa River, City Hall on Green Island is an eight-storey glass and limestone showcase. It stands at the head of Rideau Falls and was opened in August, 1958, by Princess Margaret.

During the summer royal swans swim the Rideau River near City Hall. Twelve were presented by Queen Elizabeth in commemoration of her 1967 visit during Canada's Centennial celebration. Across from City Hall is the Commonwealth Air Forces Memorial.

The present building is the third Ottawa City Hall. The first two were on the site of the present National Arts Centre on Elgin Street. The first City Hall, dating from about 1848, also housed six butcher stalls, replaced in 1865 by a fire hall and two police cells.

The second City Hall was completed in 1876. There was no inaugural ceremony because aldermen feared criticism about the council chamber's fine mahogany furniture. This building was destroyed by fire in 1931. Until the present city hall was ready in 1958, councillors met in rented quarters.

Sussex east of the Rideau River

Ottawa fire station No. 6 was housed at the southeast corner of

Quand ils eurent connaissance du projet de construction du chemin de fer Grand Tronc entre Montréal et Toronto, un grand nombre d'hommes d'affaires de Bytown et de Prescott se rendirent compte des avantages que présenterait une voie ferrée reliant Bytown à ces deux centres, en passant par une voie de raccordement aménagée à Prescott. Elle permettrait de transporter le bois et les autres produits de la vallée de l'Outaouais et favoriserait l'essor des industries et de la colonisation. Thomas McKay et son gendre, John MacKinnon, firent pression pour que le chemin de fer longe la rivière Rideau via New Edinburgh. On construisit la gare rue Sussex, à proximité des entreprises McKay près des chutes Rideau et face à Queen's Wharf.

Une fois les rails posés entre Prescott et Billings Bridge, on manqua de fonds. Comme il était impossible de se procurer d'autres rails, Robert Bell fit l'achat d'un grand nombre de madriers de bois dur de 7.6 cm x 10.1 cm, auxquels il fixa des bandes de fer pour terminer la voie. Ainsi, le jour de Noël de 1854, à 17 heures, un train tiré par la locomotive *Oxford* pénétra à New Edinburgh sous les acclamations de la foule considérable qui s'était rassemblée pour l'accueillir. Comme le pont enjambant la rivière Rideau n'était pas tout à fait terminé, les passagers passèrent la rivière en bac, puis marchèrent jusqu'à la gare où la cérémonie d'inauguration se termina par un banquet. En avril 1855, les trains se succédaient régulièrement à la gare.

Grâce à l'aménagement du Bytown-Prescott Railway, la population de Bytown se trouvait à deux heures de voyage d'Ogdensburgh (N.Y.) et à moins de vingt-quatre heures de Boston et de New York.

En décembre 1878, une locomotive au charbon, remorqua le train royal transportant le marquis de Lorne et la princesse Louise de Prescott Junction jusqu'à la gare de la rue Sussex. La locomotive, la sablière et les roues avaient été peintes et vernies pour l'occasion, mais le mécanicien et le chauffeur n'avaient pas d'abri.

Depuis toujours dans une situation financière précaire, la compagnie ferroviaire fut mise aux enchères à Toronto en 1865. Deux ans plus tard, une autre compagnie était constituée en société sous le nom de St. Lawrence and Ottawa Railway. En 1884, cette compagnie loua sa ligne ferroviaire au Chemin de fer Canadien Pacifique pour une période de 999 ans et la gare de la rue

John and Sussex. Until the 1920s, firefighters used horses to draw their fire engines and equipment. When motor vehicles came into use, two horses which had served for more than twenty years were kept until they died. The last one died at age 26 in 1929.

A small stone house on John Street housed Thomas McKay's workmen in 1837. In one half of it, James Fraser taught a primary school class. Today it is headquarters of the Heritage Ottawa Association.

Between John and Alexander Streets, both named after sons of Thomas McKay, were three stone residences occupied by James J. Finch, bookkeeper at Joseph Boyden's variety shop; George McLaurin, of the law firm of McLaurin and Miller; and Edward Schinzel, a driver on the horse-car line. The next block included the homes of John R. Limm, confectioner; Fred T. Thomas, architect; and Henry F. Sims, gardener at Rideau Hall.

Between McKay Street and the end of Sussex is a stone house started in 1862 and which, since 1967, had been Canada's official guest house for visiting dignitaries. Next door is the residence of the High Commissioner of South Africa which dates from 1840. James Stevenson, Bytown's first agent of the Bank of Montreal, lived there for some years. Another owner was Moss Kent Dickinson, industrialist "King of the Rideau" and Mayor of Ottawa from 1864 to 1866.

The west side of Sussex Drive concludes with the prime minister's residence, the east side with Government House, residence of the governor-general.

Sussex ferma ses portes, toute la circulation s'aiguillant vers la gare du CP, rue Broad. On démolit la gare de la rue Sussex, dont l'emplacement est aujourd'hui occupé par le ministère des Affaires extérieures.

Hôtel de ville

Face à la rivière des Outaouais, au sommet des chutes Rideau, se dresse, dans l'île Verte, l'Hôtel de ville, bel immeuble de huit étages construit en verre et en calcaire, qui fut inauguré en août 1958 par la princesse Margaret.

Pendant l'été, on peut admirer les cygnes royaux qui nagent sur la rivière Rideau, près de l'Hôtel de ville. Les douze premiers de ces cygnes ont été offerts par la reine Elizabeth pour commémorer sa visite à Ottawa en 1967, dans le cadre des fêtes du centenaire de la Confédération. En face de l'Hôtel de ville se trouve le monument aux forces aériennes du Commonwealth.

L'édifice actuel est le troisième hôtel de ville d'Ottawa. Les deux premiers s'élevaient à l'endroit où se dresse aujourd'hui le Centre national des Arts, sur la rue Elgin. Construit aux environs de 1848, le premier bâtiment abritait également six étals de boucher, qui devaient être remplacés, en 1865, par une caserne de pompiers et deux cellules de prison.

La fin de la construction du deuxième bâtiment, en 1876, ne fut saluée par aucune cérémonie inaugurale, car les conseillers municipaux craignaient que le magnifique mobilier d'acajou ornant la chambre du Conseil ne les expose à la critique. L'édifice ayant été détruit par les flammes en 1931, les conseillers durent, jusqu'en 1958, louer des salles pour tenir leurs réunions.

Promenade Sussex à l'est de la rivière Rideau

Le poste des pompiers n° 6 fut établi à l'angle sud-ouest de la rue John et de la promenade Sussex. Jusqu'à l'avènement du véhicule à moteur, dans les années 20, les pompiers attelaient leur pompe à incendie et leur équipement à des chevaux. Une fois motorisés, ils décidèrent de garder jusqu'à leur mort les deux chevaux qui les avaient servis pendant plus de vingt ans. Le dernier mourut en 1929 à l'âge de 26 ans.

Une petite maison de pierre située rue John hébergeait, en 1837,

les ouvriers de Thomas McKay. Elle abritait également la classe du niveau primaire à laquelle enseignait James Fraser. Aujourd'hui, on y trouve le siège de l'association Héritage-Ottawa.

Entre les rues John et Alexander, toutes deux baptisées d'après les fils de Thomas McKay, se trouvaient à l'époque trois maisons de pierre occupées par James J. Finch, comptable du magasin de nouveautés de Joseph Boyden; George McLaurin, de l'étude McLaurin et Miller, et Edward Schinzel, conducteur de la ligne de tramways à chevaux. Dans le pâté voisin se trouvaient les résidences de John R. Limm, confiseur, de Fred T. Thomas, architecte et d'Henry F. Sims, jardinier à Rideau Hall.

Entre la rue McKay et l'extrémité de la promenade Sussex se dresse une maison de pierre qui fut construite en 1862 et qui, depuis 1967, sert de résidence officielle aux dignitaires en visite au Canada. Tout à côté, se trouve la résidence du Haut-Commissaire de l'Afrique du Sud. Construite en 1840, la maison hébergea pendant quelques années James Stevenson, premier agent de la Banque de Montréal à Bytown, et, par la suite, Moss Kent Dickinson, industriel surnommé "King of the Rideau" et maire d'Ottawa de 1864 à 1866.

Le segment ouest de la promenade Sussex se termine par la résidence du Premier ministre et le segment est, par la résidence du Gouverneur général.

GOVERNMENT HOUSE

A prominent question arising from the Canadian government's move from Quebec to Ottawa, after selection of a site for the Parliament Buildings, was the choice of the vice-regal residence.

The first suggestion, Nepean Point or Major's Hill, across the Rideau Canal from Parliament, was turned down as "too circumscribed" in area. Ashburnham Hill west of Parliament was rejected as too expensive (£800 per acre).

In October, 1859, the Editor of the *British Whig* wrote: "I fear there is a monster chizzle, or rather a swindle, to be perpetrated here, in respect to this said Government House. That noble site or location for a splendid gubernatorial dwelling, on the east side of the chasm which separates the Barracks Hill from Lower Town, is

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Le déménagement du gouvernement canadien de Québec à Ottawa soulevait l'importante question du choix de la résidence du vice-roi, après celui de l'emplacement des édifices du Parlement.

Le premier emplacement suggéré, soit la pointe Nepean ou le parc Major's Hill situés en face du Parlement, de l'autre côté du canal Rideau, fut rejeté parce que l'espace y était "trop restreint". Les terres d'Ashburnham Hill, qui s'étendaient à l'ouest du Parlement, furent également exclues, en raison de leur coût trop élevé (£800 l'acre).

En octobre 1859, le rédacteur en chef du *British Whig* écrivait: "Je crains qu'une monstrueuse escroquerie, ou plutôt une fraude,

the place nature and common sense would choose for the new Government House, having airiness, prospect, beauty and seclusion enough to please the most fastidious taste. But nature and common sense have little sway or influence when money comes in competition."

By the time a more favorable site could be agreed upon, cost of the new Parliament Buildings had run so far beyond estimates that the Government House project was dropped. In 1865, with Governor-General Monck expected early the next year, the Department of Public Works found that Thomas McKay's cut limestone castle, an eleven-room residence called Rideau Hall, was available for rental. The property of 31.1 ha was leased by the government Aug. 2, 1865 at 4,000\$ a year with the option of buying within three years for 70,000\$. McKay's homestead entered its official career as Government House.

The original Rideau Hall, built in the old English mansion style, measured 22.8m x 14.3m and was two storeys high. In appearance and style, it eclipsed anything in the area. Approached through a long avenue of trees, it was surrounded by a lawn reputed the finest in Canada. A garden covering several acres abounded in fruits, vegetables and flowers.

The Prince of Wales in 1860 expressed great surprise that so much taste and refinement should exist so far back in the Canadian woods.

Once chosen, Rideau Hall was enlarged and improved and additions to the grounds were made. A large stone wing, a conservatory, a cottage for the private secretary and a lodge beside the imposing entrance gates were added. In 1868, the government purchased the property, with an additional 4.4 hectares for 82,000\$. Also added were a vinery, carriage house and stables. The grounds were fenced, roads repaired and gravelled, lawns smoothed, walks laid, and gardens and shrubbery planted in the surrounding park.

During the Dufferin regime, a ballroom accommodating 300 guests was created. A chapel and organ date from Lord Aberdeen's tenure. The facade was rebuilt for the Duke of Connaught in 1911. The entrance hall was paved with marble.

Visitors who have planted a tree on the grounds include:

Prince Arthur of Connaught, April, 1906

Stanley Baldwin and Mrs. Baldwin, Aug. 5, 1927

ne soit commise ici. Le site grandiose qui surplombe, côté est, la falaise séparant la Colline des Casernes de la Basse-Ville, est assurément l'emplacement que choisiraient la nature et le bon sens pour y construire une splendide résidence digne d'un gouverneur général; ses grands espaces, son panorama, sa beauté et son isolement sauraient ravir même les esprits les plus délicats. Malheureusement, la nature et le bon sens ont peu d'importance ou d'influence lorsque des considérations financières entrent en jeu."

Enfin, lorsque fut choisi un endroit plus approprié, le coût des édifices du Parlement était déjà tellement supérieur aux prévisions que le projet de la résidence du gouverneur général fut abandonné. En 1865, le ministère des Travaux publics apprit que le château de Thomas MacKay, maison de onze pièces, en pierre calcaire taillée, baptisée Rideau Hall, était à louer. Le 2 août 1865, en prévision de l'arrivée, l'année suivante, du vicomte Monck alors nommé gouverneur général, le gouvernement loua la propriété de 31.1 ha, au coût de 4 000\$ par année, avec option d'achat, dans les trois ans qui suivirent, au prix de 70 000\$. Et ainsi, la demeure des MacKay devint la résidence officielle du gouverneur général.

Évoquant par son style les anciens manoirs anglais, Rideau Hall était alors un édifice rectangulaire de deux étages qui mesurait 22.8 m sur 14.3 m et qui, par son apparence et son élégance, dominait toute la région. Y menait un long sentier bordé d'arbres qui coupait une magnifique pelouse qu'on disait être la plus belle au Canada. Son jardin de plusieurs acres abondait en fruits, en légumes et en fleurs.

Lors d'une visite au Canada, en 1860, le Prince de Galles fut grandement surpris de constater un tel déploiement d'élégance et de raffinement au coeur des forêts canadiennes.

Une fois le choix arrêté, Rideau Hall fut agrandi et rénové; s'ajoutèrent alors une spacieuse aile en pierre, un conservatoire, une maison pour le secrétaire particulier, ainsi qu'un pavillon, près de l'imposante grille d'entrée. En 1868, le gouvernement acheta la propriété au coût de 82 000\$ qui inclut 4.4 hectares additionnels. On y ajouta également une plantation de vignes, une remise pour les carrosses et des écuries. Le terrain fut clôturé, les chemins réparés et recouverts de gravier, des pelouses aménagées et des allées tracées, ainsi que des fleurs et des arbustes plantés dans le parc avoisinant.



Rear of Rideau Hall, from water color by G. Norwell.

Vue arrière de la Résidence du Gouverneur général, d'après une aquarelle de G. Norwell.

King George VI and Queen Elizabeth, May 21, 1939
 Harry Truman, President of the United States, and Mrs. Truman, June 11, 1947
 Princess Elizabeth, Oct. 10, 1951
 Queen Juliana of the Netherlands, April 22, 1952
 Dwight D. Eisenhower, President of the United States, and Mrs. Eisenhower, Nov. 13, 1953
 Haile Selassie I. Emperor of Ethiopia, June 4, 1954
 Queen Elizabeth, Oct. 15, 1957
 Gen. Charles de Gaulle, President of the French Republic, April 19, 1960
 John F. Kennedy, President of the United States, and Mrs. Kennedy, May 16, 1961
 Prince Charles, July 3, 1971
 King Baudouin and Queen Fabiola of the Belgians, Sept. 20, 1977
 Prince Andrew, July 28, 1978

When Viscount Sir Charles Stanley Monck first entered Rideau Hall he wrote: "We were all appreciably surprised by the house. It is small as far as the number of rooms is concerned, but the rooms are all good, and they have been newly papered and painted and furnished — so that everything is clean and comfortable."

During the first summer, he complained of the dusty road between Rideau Hall and his East Block office. Only in winter, when snow filled the pot holes, was it bearable. In later summers he travelled from the cove in Governor's Bay to the office by a six-oared police boat with an awning.

Viscount Monck was a leading critic of Ottawa's choice as Capital. Many felt it impossible for the government to remain and that the Parliament Buildings would be sold to a religious order.

Governor-General Baron Lisgar was prudent about expenses. He invited guests to Rideau Hall but at 20:00 the lights were put out and guests groped their way out as best they could.

The Marquess Frederick Temple Blackwood Dufferin and Lady Dufferin became exceedingly popular in Canada.

Two days after arriving, Lady Dufferin wrote: "The first sight of Rideau Hall did lower our spirits just a little! The road to it is rough and ugly, the house appears to be at the land's end, and there is no view whatever from it though it is near the river, and we have come through hundreds of miles of splendid scenery to get to it! Then I

Sous le mandat de lord Dufferin, la résidence fut dotée d'une salle de bal pouvant recevoir 300 invités et, sous celui du comte d'Aberdeen, une chapelle construite et pourvue d'un orgue. En 1911, la façade fut rénovée pour le séjour du duc de Connaught, et le hall d'entrée revêtu de marbre.

Des visiteurs célèbres ont planté un arbre dans ses jardins, notamment:

Le prince Arthur de Connaught, en avril 1906
 Stanley Baldwin et M^{me} Baldwin, le 5 août 1927
 Le roi George VI et la reine Elizabeth, le 21 mai 1939
 Harry Truman, président des États-Unis et M^{me} Truman, le 11 juin 1947
 La princesse Elizabeth, le 10 octobre 1951
 La reine Juliana des Pays-Bas, le 22 avril 1952
 Dwight D. Eisenhower, président des États-Unis et M^{me} Eisenhower, le 13 novembre 1953
 Hailé Sélassié I, empereur d'Éthiopie, le 4 juin 1954
 La reine Elizabeth II, le 15 octobre 1957
 Le général Charles de Gaulle, président de la République française, le 19 avril 1960
 John F. Kennedy, président des États-Unis, et M^{me} Kennedy, le 16 mai 1961
 Le prince Charles, le 3 juillet 1971
 Le roi Baudouin 1^{er} et la reine Fabiola de Belgique, le 20 septembre 1977
 Le prince Andrew, le 28 juillet 1978.

Après une première visite à Rideau Hall, le vicomte sir Charles Stanley Monck écrivait: "La maison nous a tous agréablement surpris. Quoique peu nombreuses, les pièces sont toutes relativement spacieuses; elles ont été récemment tapissées, repeintes et meublées, de sorte que la maison respire la propreté et le confort."

Au cours du premier été, toutefois, il se plaignit de l'état déplorable du chemin qui séparait Rideau Hall de son bureau logé dans l'édifice de l'Est, chemin poussiéreux que seul l'hiver rendait praticable lorsque la neige remplissait les fondrières. Au cours des étés qui suivirent, il effectua le trajet entre la baie du Gouverneur et son bureau dans une embarcation de police à six rames recouverte d'une taude.

Le vicomte Monck fut l'un des premiers à s'opposer au choix

have never lived in a Government House before, and the inevitable bare tables and ornamentless rooms have a depressing effect: for the first time I realize that I have left my own home for many years — and this is its substitute! So far our vice-regal establishment possesses about six plates and as many cracked tea cups.”

In 1881, the lieutenant-governor of Manitoba gave Governor-General the Marquess of Lorne a pair of moose which he had broken to harness. At the request of the Governor, the moose were driven into the drawing room on two occasions as a surprise for his guests.

Exceedingly popular were Governor-General Earl of Aberdeen and Lady Aberdeen. They arrived in 1893. Lady Aberdeen kept a diary, as had Lady Dufferin. In 1896 she complained about “the everlasting discussion of hockey and winter sports varied with Ottawa society scandal.”

Lord Aberdeen’s skill as a host was shown in February, 1898, when he entertained a party of distinguished Americans. At dinner, the stately piper marched down the dining hall but the air he played was not a Scottish reel or strathspey. Gradually, smiles broke over the visitors’ faces as they realized their host had welcomed them with *Marching Through Georgia*.

Gilbert John Elliott, Earl of Minto, was appointed Governor-General in 1898 and the game of hockey converted the Government House entourage from spectators into participants, including Lady Minto. The *Citizen* reported: “Lady Minto played at cover point, and the manner in which she went up the ice was a revelation to some of the other players. The playing of Miss Lou-Lou LeMoine was particularly good, her body checking and dodging being a feature of the match. Lady Sybil in the flags (goals) stopped many different shots, and repeatedly saved her team.”

d’Ottawa comme capitale du Canada. Nombre de gens estimaient impossible l’établissement définitif du gouvernement dans la région et crurent que les édifices seraient bientôt vendus à une congrégation religieuse.

Le baron Lisgar, pour sa part, se montra parcimonieux durant son mandat comme gouverneur général; il donnait des réceptions à Rideau Hall, mais dès 20 heures, il éteignait les lumières et ses invités devaient gagner la sortie à tâtons!

Le marquis Frederick Temple Blackwood Dufferin et lady Dufferin connurent une grande popularité.

Deux jours après leur arrivée au Canada, lady Dufferin écrivait: “Notre première impression de Rideau Hall nous a quelque peu démoralisés! Le chemin qui y mène est mauvais et sans attrait; la maison semble située à l’extrémité du terrain et, bien qu’elle surplombe la rivière, son panorama est plutôt morne. Dire que nous avons parcouru des centaines de milles dans un paysage splendide pour arriver ici! Je n’ai jamais auparavant vécu dans une résidence de gouverneur général; les tables dégarnies et les pièces nues ont sur moi un effet déprimant: je me rends compte, pour la première fois, que j’ai quitté ma propre maison et que je devrai vivre dans cet endroit pendant de nombreuses années. Jusqu’ici, notre domaine de vice-roi ne possède qu’environ six assiettes et un nombre égal de tasses à thé fêlées.”

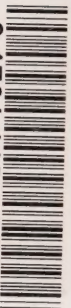
En 1881, le lieutenant-gouverneur du Manitoba offrit au marquis de Lorne, alors gouverneur général, un couple d’originaux domptés à être harnachés. A deux reprises, à la demande du gouverneur, on conduisit les originaux dans la salle de réception pour surprendre les invités.

Arrivés en 1893, le comte et lady Aberdeen jouèrent également d’une grande popularité. Lady Aberdeen tint un journal, tout comme l’avait fait lady Dufferin. En 1896, elle se plaignait des interminables discussions sur le hockey et les sports d’hiver qui seules faisaient diversion aux scandales de la vie mondaine.

Lord Aberdeen était un hôte accompli et il le prouva. En février 1898, alors qu’il recevait à dîner un groupe d’Américains distingués, un cornemuseur, très digne, s’avança dans la salle à manger, en jouant un air qui n’était pas celui d’un “reel” ni d’un “strathspey” écossais. Peu à peu, des sourires illuminèrent le visage des visiteurs qui se rendirent compte que leur hôte leur

souhaitait la bienvenue par le morceau bien connu *Marching Through Georgia*.

Gilbert John Elliott, comte de Minto, fut nommé gouverneur général en 1898; il organisa un match de hockey, constituant son équipe à même son entourage, y compris lady Minto. Le *Citizen* rapportait alors: "Lady Minto jouait la première défense, et sa façon de remonter la glace fut pour certains joueurs une révélation. Le style de M^{lle} Lou-Lou Le Moine était particulièrement bon, ses mises en échec et ses esquives furent les points saillants du match. Se tenant entre les drapeaux (buts), lady Sybil a arrêté de nombreux lancers et sauvé ainsi la réputation de son équipe."



3 1761 11551699 9